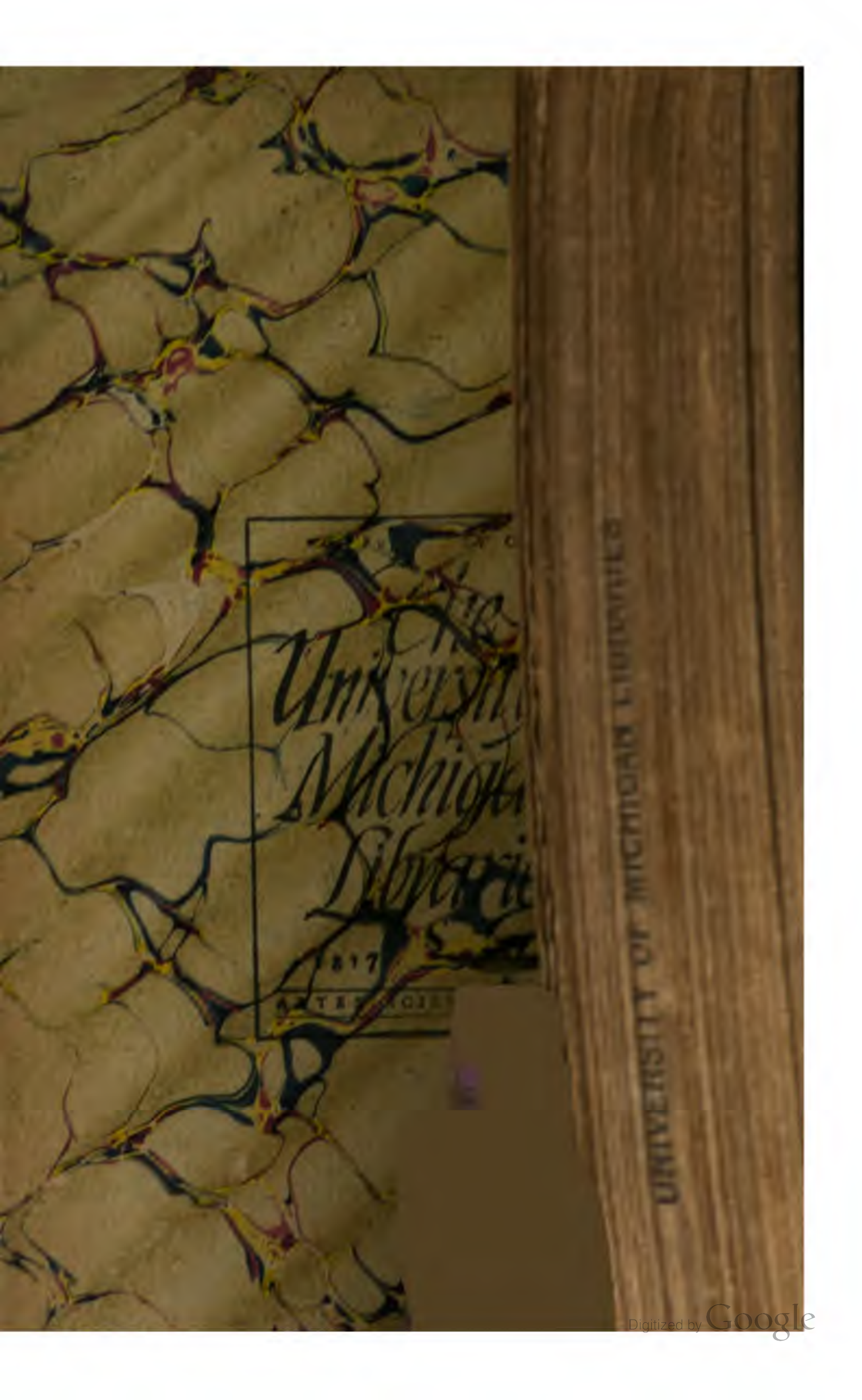
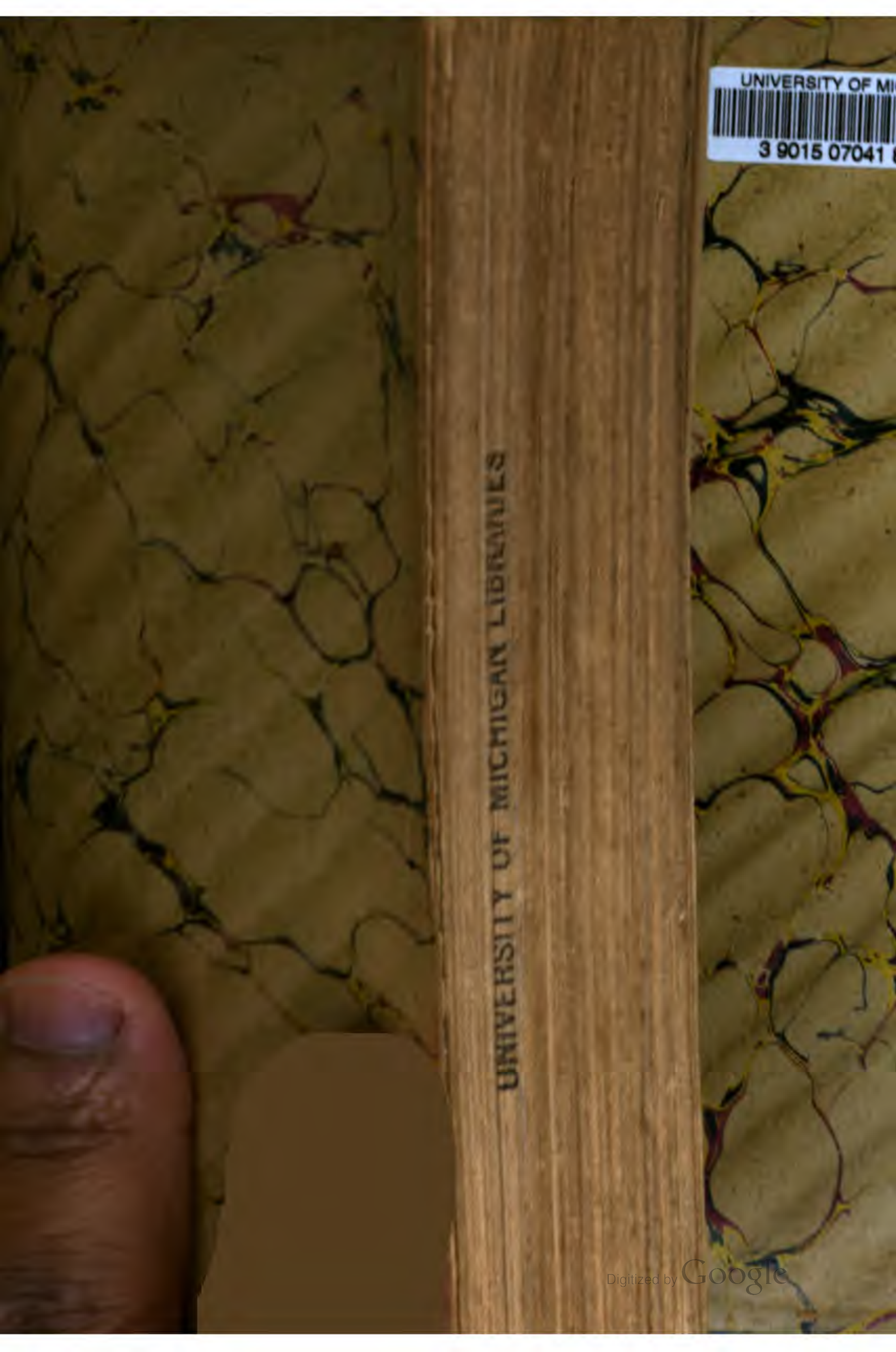

[redacted]
a39015 00031755 5b
Digitized by Google


1817
UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES


UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES
UNIVERSITY OF MI
3 9015 07041
Digitized by Google


The University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS
ARTHUR PROBSTHAIN
Bookseller
ussell Street
ON. W.C. I
Google



Ex meis

[illegible]

Shanghai 1906

SECONDE MISSION HOURST

DANS LES RAPIDES

DU FLEUVE BLEU

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur (section de la librairie) en novembre 1904.

DU MÊME AUTEUR, A LA MÊME LIBRAIRIE

Sur le Niger et au pays des Touaregs. **La Mission Hourst.** Ouvrage illustré de 190 gravures d'après les photographies de la mission, et accompagné d'une carte. Un volume in-8° . . . . 10 fr.
(Couronné par l'Académie française, prix Montyon.)

PARIS. TYP. PLON-NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 5215.

SECONDE MISSION HOURST

DANS LES RAPIDES
DU FLEUVE BLEU

VOYAGE DE LA

PREMIÈRE CANONNIÈRE FRANÇAISE

SUR LE HAUT YANG-TSE-KIANG

PAR

LE L^{T} DE VAISSEAU HOURST

PRÉFACE DE M. JULES LEMAITRE

Dessins originaux de l'enseigne de vaisseau TÉRISSE, *membre de la mission*



PARIS

LIBRAIRIE PLON

PLON-NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

8, RUE GARANCIÈRE — 6e

1904

A LA MÉMOIRE

DU

VICE-AMIRAL MARÉCHAL

PRÉFACE

Le colonel Marchand a dit qu'aucun officier français n'avait de plus beaux états de service que le commandant Hourst. Et j'imagine que Marchand s'y connaît.

Hourst a été partout, excepté en Amérique et en Australie; et, partout, sa conduite a témoigné d'une âme intrépide, d'un grand cœur et d'un esprit clairvoyant. Mais ce dont l'avenir se souviendra particulièrement, c'est qu'il est le premier homme qui ait descendu le cours du Niger, de Tombouctou à l'Océan. Son nom est lié à l'histoire même de la découverte et de la description de notre planète. Hourst est de ceux qui, littéralement, ont agrandi pour nous la face de la terre. Je voudrais que, dès maintenant, son nom, déjà célèbre, fût universellement connu et honoré.

Dans la première partie de son nouveau livre, Hourst nous raconte comment, à travers des périls presque ininterrompus, avec de faibles moyens, sur un bateau fort imparfait, il a su triompher du grand fleuve chinois, du Yang-Tsé aux rapides meurtriers, — et comment il l'a remonté jusqu'à son cours supérieur, — non le premier, cette fois, mais plus heureusement et plus loin qu'on n'avait fait avant lui.

Il nous raconte cela sans nulle prétention au style, mais simplement, rondement, avec bonhomie et bonne humeur. Il a la clarté et le mouvement. Les détails techniques sont limpides. Parfois sa phrase se colore comme à son insu; et, quand l'émotion vient par surcroît, cette émotion est toute spontanée et semble involontaire. C'est par les choses mêmes qu'il nous émeut, ce qui est la bonne façon. Le passage du Ié-T'an, un des plus redoutables rapides du Yang-Tsé, est un drame pathétique et angoissant, et comme du Jules Verne qui serait vrai.

(Joignez la finesse fréquente des observations sur les mœurs et le caractère chinois, l'agrément des anecdotes, la netteté des paysages cueillis en passant, et bien d'autres éléments d'intérêt.)

Ce livre est de ceux qui ont le plus d'attrait pour les sédentaires comme vous ou moi. Car ce qu'il nous présente, ce qu'il nous fait admirer et envier du fond de nos fauteuils, c'est l'action complète, celle qui exerce l'homme tout entier.

Elle exerce, dis-je, toutes les facultés, toutes les puissances de l'homme. D'abord son corps et ses muscles. Il faut, pour ces besognes-là, être robuste, endurant, adroit, avoir de bons yeux et des membres souples, supporter indéfiniment la fatigue, les privations, le froid, le chaud, la souffrance physique.

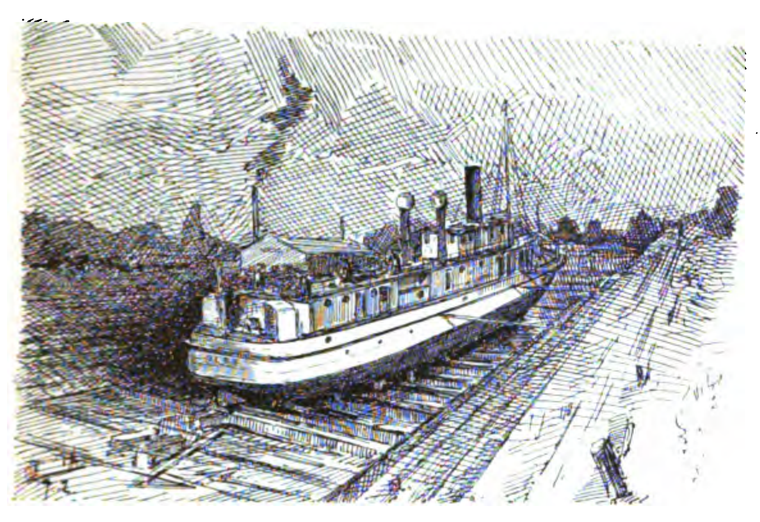
Elle exerce, en outre, les facultés morales. Il faut, ici, non seulement du courage et du sang-froid, mais de la patience, de la ténacité, de la persévérance, un entêtement invincible. Car ce ne sont pas prouesses d'une heure, mais de plusieurs semaines et de plusieurs mois. Les menus accidents, qui tous peuvent être mortels, s'y

mettent continuellement aux dangers tragiques, et sont plus propres que ces dangers mêmes à énerver la volonté. Quand je voyais, dans les halages, tant d'avaries, de poulies ou de treuils, tant d' « aussières » se rompre ou tomber à l'eau avant d'être saisies, etc., j'avais envie, moi lecteur, de crier : « J'y renonce! » et de laisser tout aller. Mais Hourst, lui, « ne renonçait pas ». Il était calme et souriait dans sa moustache, d'un air têtu. — L'effort, ici, est de tous les instants, est toujours, toujours à recommencer, sous peine de mort.

Et cette action-là exerce aussi l'intelligence. — C'est d'ailleurs une action savante à laquelle collabore, par ses applications mécaniques, la science accumulée par les hommes depuis des siècles. Sur cette machine compliquée qu'est une canonnière, tel petit mouvement commandé par l'officier à quelque matelot n'est efficace qu'en vertu de calculs échafaudés sur tel théorème d'un physicien de génie, mort il y a longtemps peut-être. En sorte que l'action dont je parle utilise les parties les plus hautes de l'héritage intellectuel des aïeux.

Elle exerce encore ou intéresse l'imagination : le don d'invention d'abord, pour trouver, à chaque moment, les moyens de lutter et de vaincre, et aussi, dans une large mesure, l'imagination poétique. Car c'est encore le beau combat des premiers hommes contre l'inconnu. C'est la lutte contre les grandes forces naturelles, dont les manifestations sont souvent magnifiques. Et Hourst se permet, quelquefois, de sentir cette magnificence.

Jules LEMAITRE.



L'« OLRY » AU BASSIN A SHANGHAÏ

CHAPITRE PREMIER

JUSQU'A ITCHANG

Nécessité de la présence sur le haut Yang-tse de canonnières françaises. — Les efforts des Anglais et des Allemands. — Projets français. — L'amiral Pottier et M. Beau. — Intervention du colonel Marchand. — — Mes collaborateurs. — L'*Olry* et le *Kinsha*. — Un surnom peu flatteur. — Plant. — Le pilotage du haut Yang-tse et la carte du P. Chevalier. — Achat de la chaloupe le *Takiang*. — Départ de Shanghaï. — Le *Descartes* et l'*Alouette*. — Premières difficultés. — Avarie au gouvernail. — Nous manquons de charbon. — Arrivée à Itchang. — Powell commandant du *Kinsha*.

Les raisons pour lesquelles il est indispensable à la France de posséder sur le haut Yang-tse, en amont des rapides qui rendent le cours de ce roi des fleuves de l'Asie sinon innavigable, du moins difficilement

navigable au-dessus d'Itchang, une force effective permettant à nos agents diplomatiques de parler haut, frappent à la seule inspection de la carte de cette partie de l'empire chinois.

Voici notre colonie indo-chinoise : créée par nos amiraux, développée, étendue par ces admirables troupes qui s'appelaient jadis infanterie de marine, un gouverneur, un gouverneur occasionnel, dirais-je, parce que la France a besoin de son effort sur une plus vaste scène, vient de lui donner une forme définitive, complète. Entrée dans l'âge adulte, l'Indo-Chine n'a plus besoin, pour continuer à faire l'admiration même des Anglais, que de ne pas voir introduire en son sein des éléments malfaisants.

J'espère pouvoir poser en axiome que nul Français de race et de cœur n'oserait exposer cet enfant de la France, cette prolongation de notre esprit et de notre civilisation par delà les mers, à la ruine, à la conquête étrangère, à l'arrachement du sein de la patrie.

Or, s'il est, n'est-ce pas, bien entendu que nous n'avons parmi nos voisins aucun rival qui jalouse le résultat de nos efforts, il peut être prudent d'envisager le cas où il s'en créerait. Mettons, si vous voulez, que l'Araucanie, que la république d'Andorre viennent à prendre tout à coup un développement, à acquérir une puissance considérables sur terre et sur mer. Supposez en outre que ces deux États, en dépit des dissemblances d'esprit, de race, de civilisation, s'unissent en un but commun d'hostilité contre nous et nos alliés; qu'ils entretiennent, grâce à des agents toujours encouragés et soutenus, grâce aussi à ce qu'on

a, je crois, appelé la cavalerie de Saint-Georges, des relations puissantes dans l'empire chinois; est-ce être trop pessimiste de penser que si nous n'avons pris aucune précaution il peut nous arriver malheur.

Attaquée par ses côtes, l'Indo-Chine se défend avec succès, je le veux bien. Mais tandis qu'elle apporte tous ses efforts à repousser les débarquements, à résister avec une marine numériquement, hélas! bien inférieure à la puissante marine ennemie, cent mille Chinois, pirates certainement, révoltés évidemment contre le gouvernement impérial — qui lui ne nous veut que du bien — mais n'en ayant pas moins des fusils au bout de leurs bras, dévalent des hauteurs du Yunan sur les derrières de notre colonie.

J'ai très grand'peur que la défense en soit contrariée.

Parlerons-nous maintenant commerce, industrie? Il me paraît que, pour faire de bonnes affaires, le mieux est encore de les faire dans sa boutique plutôt que de travailler chez les autres comme petit employé, à titre de parent pauvre.

J'en conclus qu'avant tous autres, le rôle d'un bâtiment de guerre dans le haut Yang-tse est celui de sentinelle, d'enfant perdu, sans aucune velléité de conquête, mais prêt à se jeter en travers des agitations locales par quoi commencent en Chine les grandes révoltes; permettant à nos consuls de rappeler, avec exemple à l'appui, aux autorités provinciales qu'il y a là-bas, loin, mais cependant pas assez pour être incapable de les atteindre, un certain *Ta fa koué*, comme les

Chinois disent eux-mêmes, un *grand pays de France*, qui a conquis depuis pas mal d'années quelques droits à ne pas être traité en quantité négligeable.

Les Anglais, les Allemands n'ont pas manqué de se tenir pour leur compte un raisonnement pareil, et peut-être aussi quelques autres surérogatoires, sur lesquels il est inutile d'insister.

Dès 1896, M. Archibald Little conduisait à travers les rapides et amenait à Tchong-king un petit vapeur, une sorte de jonque automobile, le *Lee-tchouen*. Peu après il faisait construire un plus gros bâtiment, le *Pioneer,* navire à roues filant 14 milles; et le capitaine au long cours anglais Plant (un nom que nous retrouverons) accomplissait avec lui, par deux fois, le trajet.

Les petites canonnières anglaises, *Woodcock* et *Woodlark,* remontaient aussi à Tchong-king.

On voit donc que, si je puis revendiquer d'être le premier à avoir parcouru en bateau le cours du Niger, je n'en saurais faire autant pour le Yang-tse, et je n'en ai pas la prétention.

Pour être possible, la promenade n'en est pas moins dangereuse. Les Allemands essayèrent, en décembre 1900, de la tenter avec le *Sui-hsiang*. Ce bâtiment se jeta sur un écueil au rapide Kong-lin et coula. Le capitaine Breitag, qui le commandait, fut noyé.

Durant ce temps, en France, on discourait. La montée d'une canonnière française à Tchong-king revenait périodiquement sur le tapis; des notes

s'échangeaient entre départements, sans autre résultat que des dépenses de papier, d'encre et de calligraphie.

Je me trompe pourtant... Nous achetâmes en Angleterre deux canonnières démontables, type *Woodcock*, l'*Argus* et la *Vigilante*. On les monta à Hongkong. Quand ce fut fini, on s'aperçut que jamais ces embarcations ne seraient capables de rallier l'embouchure du Yang-tse, Shanghaï, sans jouer en route, si elles attrapaient le moindre coup de vent, un rôle de sous-marins pour lequel elles n'étaient nullement préparées.

On les envoya dans la rivière de Canton, où je dois avouer que leur présence fut d'une grande utilité au moment de la guerre de Chine. Mais cela ne solutionnait pas la question du Yang-tse.

Si d'actualité était-elle pourtant qu'une fois nos démêlés avec la cour de Pékin terminés elle devait revenir sur l'eau, et cela d'autant plus que les Anglais augmentaient leurs forces navales dans le haut fleuve en achetant le *Pioneer*, qu'ils transformaient en bâtiment de guerre sous le nom de *Kinsha*.

Aussi notre commandant en chef, l'amiral Pottier, ne la perdait-il pas de vue, et par ses ordres l'amiral Bayle l'étudiait-il à Shanghaï, recueillant et faisant recueillir des renseignements, s'enquérant des bâtiments à acheter sur place qui pouvaient être utilisés pour ce service, etc.

Notre ministre à Pékin, de son côté, se montrait très désireux de voir aboutir une tentative que notre

consul à Tchong-king réclamait d'une façon pressante.

Les deux rouages tournaient donc, et tournaient tous deux dans le bon sens, mais il manquait encore, et cela seul eût pu suffire à empêcher la réussite, la courroie, l'organe qui solidarise leurs efforts et leur permet d'accomplir du travail utile.

En l'espèce, cet organe, accessoire si l'on veut mais indispensable, ne fut rien moins que mon très grand, très brave, très excellent ami, le soldat qui sut naguère réunir dans une sympathique admiration commune le cœur de tous les Français. J'ai nommé Marchand.

Beau, Pottier, Marchand, tels sont donc les noms des trois parrains de l'œuvre de la pénétration maritime française dans le haut Yang-tse, et si j'ai pu réussir dans mon effort, c'est vers eux que doit en premier lieu aller ma reconnaissance.

En mai 1901, je dois avouer que toutes ces questions m'échappaient complètement.

Je venais de passer l'automne précédent à mettre à terre, comme directeur du port à Tong-kou, les quelque 35 mille tonnes qui constituaient les approvisionnements du corps expéditionnaire, et j'avais perdu la notion des choses et même des gens sous tout autre point de vue que celui du poids et de l'encombrement.

Un hiver très dur où il avait fallu, avec de grandes peines, reparer notre matériel flottant très abîmé ; puis quelques mois encore bien occupés par le rembar-

quement de la partie de nos troupes qui devait quitter la Chine, et je me trouvais, en attendant de rentrer prochainement en France, pouvoir jouir de quelque repos relatif.

J'en avais profité pour aller voir le colonel Marchand, alors à Tien-Tsin. Une nuit, je me trouvais dans sa chambre, commençant à dormir sur son lit de camp dans un coin, tandis que je pensais qu'il en faisait autant dans le grand lit chinois qui occupait le milieu de la pièce.

Tout d'un coup je fus tiré de mon sommeil par sa voix :

— Dis donc, est-ce que ça t'irait de passer les rapides d'Itchang?

— Hein! quoi? moi, tu sais, je veux bien passer tous les rapides que tu voudras; seulement, dis-moi où c'est.

Il me dit où c'était, ce que c'était, ce qu'il était nécessaire de faire, ce que l'on faisait et ce qu'on ne faisait pas et surtout, puisque tenter l'aventure me convenait, qu'il allait tâcher de servir de trait d'union entre les deux autorités dont dépendait l'initiative.

Avec un tel négociateur faisant la navette entre l'escadre et la légation, tout s'arrangea vite, et quelques semaines après j'étais désigné pour tenter la mission d'amener à Tchong-king, et au delà si possible, un bâtiment acheté à Shanghaï (et qui, convenablement aménagé, fut plus tard l'*Olry),* en forçant les rapides qui s'étendent au-dessus d'Itchang.

Restait, avant de rejoindre l'embouchure du fleuve que je devais remonter, à choisir mes auxiliaires et mes collaborateurs, équipage et officiers.

Pour les premiers il fut entendu que je les prendrais à Shanghaï, sur les bâtiments de l'escadre qui pouvaient se trouver là, exception faite pour un brave matelot breton, Rolland, qui avait déjà été à Tong-kou mon ordonnance et un peu mon homme à tout faire et que j'obtins l'autorisation d'emmener.

Pour les seconds, je n'avais, il est vrai, que l'embarras du choix.

Cette dernière campagne de Chine aura eu l'heureux résultat de permettre à quantité de tout jeunes officiers d'avoir de bonne heure leur part de responsabilité et de commandement.

Précisément, dans mes fonctions à Tong-kou, j'avais pu connaître et apprécier quelques-uns de ces jeunes gens. Encore aspirants, tous plus ou moins avaient commandé des chaloupes à vapeur sous les balles ou des remorqueurs dans la baie dangereuse du Pei-ho.

A combien de reprises ne les avais-je pas vu arriver, souvent en pleine nuit, trempés, grelottants, affamés, venant parfois de courir de sérieux risques pour s'entendre dire : « Bien! vous devez avoir faim, mangez; vous devez avoir froid, chauffez-vous; dans une heure vous repartirez. »

Lorsque je demandai à l'amiral Pottier les trois jeunes officiers qui devaient être plus tard pour moi de si précieux collaborateurs, et en outre un sous-lieutenant d'infanterie coloniale pas plus âgé qu'eux, il



TÉRISSE PLANT NEGRETTI

m'accusa en riant de vouloir faire de mon bateau une pouponnière.

Il me les accorda cependant sans difficulté ; il savait bien, pour les avoir vus à l'œuvre, que les poupons depuis longtemps n'avaient plus besoin de lisières.

Les aspirants de marine, quelques semaines après enseignes de vaisseau, du Boucheron, Térisse, Monnot, le lieutenant Marquis et le docteur Negretti constituent donc mon état-major.

Le docteur Negretti, lui, a une quarantaine d'années. Détaché au corps expéditionnaire, il avait le droit de retourner en France jouir d'un repos bien gagné par ses services en Chine et ailleurs. Il voulut cependant aller une fois de plus servir son pays et courir pour lui des dangers. Sa science s'est affirmée par l'état sanitaire excellent où il sut tous nous garder ; mais non moins qu'elle son intelligence s'est montrée dans les missions extra-médicales que je fus amené à lui confier ; et ses qualités de cœur se sont manifestées en toutes les circonstances où le contact d'un ami de votre âge est si nécessaire à l'officier qui commande et sent sur ses épaules le poids de la responsabilité.

Negretti et moi partîmes les premiers pour Shanghaï, où nous fûmes bientôt rejoints par nos compagnons, à l'exception de Marquis, qui ne rallia que plus tard, à Tchong-king.

Il fallait maintenant adapter le mieux possible à la tâche qui allait lui incomber une embarcation à vapeur de 37 m. 50 de long, achetée sur place à la maison de

construction *Farnham Boyd and C°*. Ce petit bâtiment, construit dans le but d'être vendu à l'une quelconque des compagnies de navigation chinoises qui desservent le fleuve et ses affluents de village à village, ne pouvait passer pour approprié à la rude besogne qu'on allait lui demander. C'était cependant ce qu'on avait trouvé de mieux dans les docks de Shanghaï; mais combien loin de la perfection! Accosté à couple du *Kinsha*, l'ancien *Pioneer*, cette canonnière anglaise dont j'ai parlé, il n'avait pas très grand air, et je me disais, en les considérant côte à côte, qu'il y aurait fort à faire pour que ceci fît bonne figure à côté de cela. L'amiral Pottier avait baptisé *Olry* notre canonnière, du nom d'un de nos meilleurs amiraux français, d'autant plus de circonstance qu'Olry, alors lieutenant de vaisseau et commandant une petite canonnière sur le Yang-tse, avait eu sa très belle page de gloire lors de la révolte des Taïpings.

Mais aimablement les Anglais, eux, avaient surnommé mon pauvre bateau *soap box*, « boîte à savon » ; et si je dois avouer qu'il méritait un peu ce nom de moquerie par l'inélégance de ses formes, ce n'en sont pas moins des plaisanteries qui, pour si spirituelles qu'elles soient, chatouillent désagréablement le cœur d'un commandant.

Hélas! péniblement, je veux bien, mais sauve tout de même, la « boîte à savon » parvint à Tchong-king; et le *Kinsha*, en avaries dès le premier grand rapide, dut se résigner à se voir dépasser par elle et à ne faire admirer que six mois plus tard l'élégance de ses

formes dans le Yang-tse. Triste retour des choses d'ici-bas!

Le problème se posait tout de même pas facile. Même en supposant qu'un de nous fût toujours absent, en mission, nous restions cinq à loger, plus vingt hommes d'équipage; c'était beaucoup pour la place disponible, et l'on ne s'imagine pas ce qu'il fallut déployer d'ingéniosité pour trouver en long l'espace strictement nécessaire aux couchettes, qui cependant devaient nous permettre de reposer autrement qu'en chien de fusil.

Puis ce fut l'artillerie à placer : six canons de 37 millimètres à tir rapide; un treuil puissant à installer, car, ainsi que je l'expliquerai, on ne peut passer certains rapides qu'en se halant par son moyen sur une aussière, un fort câble en acier amarré à un point fixe à terre.

Mais ceci n'était rien; où je commençai à être vraiment atterré, ce fut aux essais de vitesse.

Le marché prévoyait 11 milles à l'heure. En réalité l'*Olry*, même lège, en file 9. On eut beau changer les hélices, modifier l'assiette du bâtiment, impossible de sortir de là. J'avoue avoir passé quelques mauvaises nuits. Se lancer dans l'aventure d'une traversée de rapides avec un bâtiment de vitesse insuffisante, c'était peut-être courir à un désastre. En dehors de ma vie, que j'estimais peu, je risquais ma réputation de marin, mon bâtiment et l'existence de mon équipage. Triste perspective!

Mais d'autre part refuser l'*Olry* à ses constructeurs,

déclarer à l'amiral que l'on ne pouvait rien faire avec et, puisqu'il n'y avait rien de mieux à Shanghaï, qu'il convenait d'acheter ou de construire d'abord en Europe un bâtiment mieux approprié, c'était « perdre la face » aux yeux des étrangers et des Chinois, selon l'expression de ces derniers, et peut-être aussi c'était renvoyer aux calendes grecques l'exécution d'un plan, déjà trop retardée.

Le temps me pressait aussi. Pour nous trouver dans les meilleures conditions de navigabilité des rapides et ne pas risquer, en partant trop tard, comme l'avait fait le *Sui-hsiang,* de finir comme lui, j'avais calculé qu'il nous eût fallu quitter Itchang du 1er au 10 octobre. Déjà cette date était trop rapprochée pour que nous pussions espérer ne pas la dépasser.

Entre temps, il convient de noter un événement des plus heureux et qui, en nous donnant un auxiliaire inappréciable, fut pour beaucoup dans la réussite de ma mission.

J'ai dit qu'un capitaine au long cours anglais, C. Plant, avait par deux fois réussi à remonter les rapides avec le *Pioneer.* Il forma des pilotes chinois, si bien que, lorsque l'Amirauté anglaise acquit le bateau, elle pensa pouvoir, par raison d'économie, se passer de Plant.

Privé brusquement de sa situation, le pauvre excellent homme s'offrit à l'amiral Bayle et, retour du Japon, où il était allé soigner sa santé, vint me trouver.

Je l'engageai sans hésiter.

Bien m'en prit. Plant est un spécialiste de la navi-

gation des fleuves à rapides. Il a longtemps commandé un bâtiment sur l'Euphrate, qui en présente de sérieux.

Puis, et surtout, il connaît admirablement son Yang-tse. Le P. Chevalier, directeur de l'observatoire de Zi-ka-ouei, près de Shanghaï, a bien, il est vrai, dressé une carte qui s'étend d'Itchang à Ping-chang-hien. Étant données les conditions dans lesquelles il a fait ce travail, on ne peut qu'avoir une grande admiration pour l'œuvre du savant jésuite. Cependant on peut dire qu'il n'est fait ni par un marin ni pour des marins.

Certaines exactitudes cartographiques nous importent peu en effet; d'autres, au contraire, des indications particulières et dont on n'invente pas la nécessité lorsqu'on ne l'a pas ressentie, nous sont indispensables.

Aide excellente et dont nous nous sommes beaucoup servis, la carte du P. Chevalier ne permet cependant pas de naviguer en sécurité par son seul concours.

Bien que les Anglais aient à leur service les élèves chinois de Plant, ils n'en font pas moins subir aux officiers appelés à commander des bâtiments sur le haut Yang-tse un stage d'un an au moins avant leur nomination définitive, et, durant cette année, ils ont tout le loisir d'aller étudier par eux-mêmes les points difficiles. J'ajouterai qu'ils possèdent des cartes qu'ils gardent secrètes.

Procéder comme eux nous retardait d'un an ; c'était impraticable. Force nous eût été, si nous n'eussions

eu la chance de trouver Plant, d'étudier point par point, passage par passage, chaque endroit difficile avant de nous hasarder à le traverser. Comment cela eût-il fini? Quel temps cela nous eût-il pris? Je n'ose le dire. Eussions-nous même réussi dans notre tentative? Je ne l'affirmerais pas. Dans leurs journaux les Anglais ont écrit, dans leurs conversations ils m'ont parfois fait sentir qu'en somme nous devons beaucoup à un de leurs compatriotes. Je confirme ici très nettement leurs dires; je l'ai toujours fait à l'occasion, me bornant, pour abonder dans leur sens, à leur faire remarquer que j'étais d'autant mieux à même de juger de la haute valeur de Plant que je pouvais passer peut-être pour quelque peu de la partie, ayant — sans pilote — franchi heureusement les rapides de Boussa sur le Niger, ce qu'ils n'avaient jamais, eux, réussi à faire.

Et non seulement je tiens ici à rendre un plein hommage à la capacité technique du pilote, mais je veux dire encore quel merveilleux manœuvrier est Plant et aussi quelle droiture, quelle sérénité et quelle noblesse native il y a dans cette âme de cristal, toutes qualités que nous avons été maintes fois à même d'apprécier, et qui font que Plant est resté à tous notre ami. Je lui dois beaucoup dans ma réussite et j'ai eu un véritable bonheur lorsqu'il m'a été donné un jour de dire au commander Henniker Hughan, de l'état-major de l'escadre anglaise de Chine, qui me parlait de lui, que je le considérais comme « *the most splendid sailor I had never saw on the sea,* le marin le plus splendide que j'aie jamais vu sur la mer ».

Le nombre des embarcations qu'il me fallait amener dans le haut fleuve s'était entre temps augmenté d'une unité. Tandis que nous transformions l'*Olry,* l'amiral Pottier avait jugé qu'une embarcation légère pouvait avoir aussi son utilité. Il nous prescrivit de rechercher une chaloupe à vapeur à vendre, et, si elle convenait, de l'acheter. Après bien des hésitations, nous arrêtâmes notre choix sur un steam launch de 15 mètres de long, pouvant filer 7 milles environ.

Là encore c'était la carte forcée, il était seul disponible; mais, à vrai dire, je n'étais pas absolument enchanté de mon acquisition. Elle me semblait d'une stabilité douteuse, qualité pourtant indispensable dans des rapides. De fait, plus tard, j'appris que cette chaloupe avait déjà été vendue une fois à une maison de thé d'Han-keou; mais que, dans un simple coup de vent, sur cette rade fluviale, cependant bien sûre, elle avait chaviré. L'acquéreur avait refusé de payer; Farnham Boyd avait dû reprendre son « loup ». Il nous le revendait, même il nous le revendait cher. Je dirai plus tard comment nous nous y prîmes pour éviter de voir le steam launch la quille en l'air au premier tourbillon qu'il eût rencontré.

C'est pourtant cette pauvre chose qui a atteint Kiang-keou, à 3,270 kilomètres de la mer, sauvé des existences, fait flotter le pavillon français plus loin que quiconque ne l'a fait. Je voulus la nommer du nom de la femme glorieuse qui, dans la légation de France assiégée, soignait nos blessés, encourageait nos matelots en s'exposant aux balles et, avec une simplicité qui confine à l'héroïsme, leur préparait

ensuite la soupe de ses mains de grande dame, parce qu'eux, les pauvres gars, étaient trop occupés derrière leurs meurtrières pour avoir le temps d'écumer la marmite.

L'amiral Pottier trouva, avec raison, sur l'instant, que trop peu importante était mon embarcation pour l'appeler *Paula de Rosthorn*. Peut-être eût-il été d'un autre avis s'il eût pu prévoir la suite.

L'importante question des bâtiments résolue, restait à mettre à bord le matériel nécessaire à notre campagne, une partie plutôt de ce matériel; le reste, devant nous rejoindre en jonques, était embarqué sur la canonnière *l'Alouette*.

Pour hâter notre marche, et comme il était bien tard, il fut convenu que le croiseur *le Descartes*, dont le commandant, capitaine de vaisseau de Saune, et le second, capitaine de frégate Ytier, nous avaient puissamment aidés, ce dont je veux leur marquer une très respectueuse reconnaissance; que le *Descartes* nous remorquerait jusqu'à Han-keou, tandis que la chaloupe, baptisée du nom géographique de *Takiang*, serait elle-même remorquée jusqu'à Itchang par l'*Alouette*.

Cette dernière partit le 2 octobre, dans l'après-midi, et nous-mêmes le 3.

Le bas Yang-tse a été trop de fois décrit pour que je recommence. Route ouverte maintenant, il porte des bateaux dont le luxe ne le cède que de bien peu à ceux des paquebots de mer.

Sur l'énorme masse d'eau qu'est le fleuve, des

brises un peu fortes soulèvent la surface en lames courtes et serrées. Nous voulûmes d'abord nous faire remorquer à couple, accostés au *Descartes;* mais les paquets de mer que nous embarquions et qui recouvraient le pont d'une couche d'eau de deux pieds nous obligèrent à nous mettre finalement derrière lui, mauvaise condition au point de vue de la vitesse et qui nous obligeait en outre à une veille constante. A une vitesse de 10 milles, l'avant de l'*Olry* donnait des indices faisant craindre un accident. Les tôles jouaient, l'eau pénétrait par les joints. C'était peu rassurant comme preuve de la solidité de ma canonnière.

Le 4, dans la nuit, nous dépassons l'*Alouette,* avec le *Takiang* à la remorque; la chaloupe a l'air de fatiguer beaucoup.

Le 8, nous mouillons à Han-keou et y passons la journée du 9 pour terminer nos derniers préparatifs.

Une mauvaise nouvelle vient nous y trouver. Une jonque chinoise, partie d'Itchang le 1er octobre et contenant des vivres et du charbon qu'elle devait transporter en avant de nous, sur la route, vient de se crever et de couler au Ié-t'an, un des plus forts rapides du fleuve.

En dehors de la perte matérielle, qu'il est heureusement possible de remplacer, je ne puis m'empêcher de penser que c'est là un mauvais présage. Aussi, quand le soir il s'agit de signer la pièce officielle par laquelle je déclare, sous ma responsabilité, accepter le commandement d'un bâtiment *apte à sa mission,*

2

j'ai encore une fois ce petit serrement de cœur que m'ont donné ces ennuis à Shanghaï.

En effet, lorsque, le 10 octobre, nous appareillons, seuls cette fois, très chargé d'un fort approvisionnement de charbon qui, dans mon esprit, doit nous permettre d'atteindre Itchang, mon *Olry* tient péniblement une vitesse ridiculement faible. Plant est très soucieux; nous évitons de nous communiquer nos impressions, mais nous nous comprenons fort bien sans rien nous dire.

Le Yang-tse, au-dessus de Han-keou, se couvre de jonques et d'énormes trains de bois; ses berges, qui portent une végétation admirable, se taillent à pic dans la glaise, parfois en surplomb sur le fleuve, et le remous du bâtiment, lorsque nous les rasons de près, détache d'énormes blocs de terre qui tombent derrière nous en faisant flac et projettent en éclaboussures l'eau que le soleil irise des couleurs d'un rapide arc-en-ciel.

Malgré le pilote chinois que nous avons pris à Han-keou, nous nous échouons parfois, mais sans danger, sur le sable fin ou la vase molle du fond. La carte marine porte très peu d'indications sérieuses; elle est d'ailleurs d'une date reculée, et le Yang-tse, qui change à chaque instant son lit, ne ressemble plus que vaguement à ce que les hydrographes ont dessiné.

Le 14, tandis que nous côtoyons la rive gauche, l'*Olry* va soudain piquer du nez dans la berge.

C'est une avarie de la drosse, c'est-à-dire de l'ensemble des tringles et des chaînes qui transmet au gouvernail les mouvements de la roue que manœuvre le pilote. Un manchon à vis qui réunit deux de ses parties s'est peu à peu désuni par les trépidations et a désemparé. Par bonheur, il n'y a aucun accident à déplorer, et nous avons bien soin de doubler avec du fil d'acier tous les points qui pourraient présenter pareil inconvénient.

Il est heureux que cet accident nous soit arrivé en un point où le fleuve présente des berges molles et nous ait fait apercevoir ainsi du danger. Dans les rapides, il n'en fallait pas plus pour perdre le bateau.

Notre charbon s'épuise rapidement, et c'est sur les balayures des soutes que nous atteignons Cha-se, avec bien de la peine. Quantité de grosses jonques sont accostées à la berge, et nous voyons là pour la première fois le type qui sert à la navigation au-dessus d'Itchang. Courtes, trapues, elles donnent bien l'impression d'embarcations faites pour affronter le choc des roches et mener un dur métier. Leur particularité la plus saillante est le *sao-tchouan* ou aviron de tête. Qu'on imagine une forte perche, d'un bois léger mais flexible et liant, dont la longueur atteint les deux tiers de celle de l'embarcation elle-même, et qui déborde sur son avant, où elle peut pivoter.

Je cherche en vain pour l'instant à me représenter l'utilisation mécanique de cet organe tout à fait spécial, dont je ne devais bien saisir l'usage que par l'expérience.

J'envoie Térisse chercher à terre et sur les bâtiments

à vapeur mouillés à Cha-se du charbon à acheter. Il nous faut nous résoudre à télégraphier à Itchang de faire redescendre une partie de l'approvisionnement que nous avons heureusement constitué en ce point. Dans notre malheur, une chance : le vapeur *Tung-ting,* de la compagnie Butterfield and Swire, va précisément descendre d'Itchang, sans quoi, les services se faisant d'une façon complètement irrégulière, nous eussions pu attendre une semaine et plus avant de recevoir notre combustible.

Le 16, nous pouvons enfin continuer notre route, et le 17 nous mouillons à Itchang.

Déjà, dans toute cette dernière partie du trajet, la nature du pays change complètement. Aux plaines basses avec, çà et là, une hauteur, un mamelon rocheux isolé, ont succédé les falaises bordant le fleuve et se prolongeant en chaînes d'ondulation dans l'intérieur de la contrée.

En avant, lorsque la brume permet la vue, on aperçoit les hauteurs des plateaux montagneux qui forment la partie occidentale du Houe-pé. Les rives s'ornent de pittoresques masses rocheuses où s'accrochent les *hong tou mou,* ces ficus aux racines noueuses qui étreignent la pierre comme des tentacules de pieuvre. Quelques-uns de ces points ont reçu des noms : le *Pont naturel,* énorme rocher, jeté au-dessus d'un torrent ; la *Dent du tigre.* En face d'Itchang, la *Pyramide,* colline de quelque 300 mètres de haut, présente une forme géométrique tellement nette qu'on la dirait l'ouvrage des hommes plus que celui de la nature.

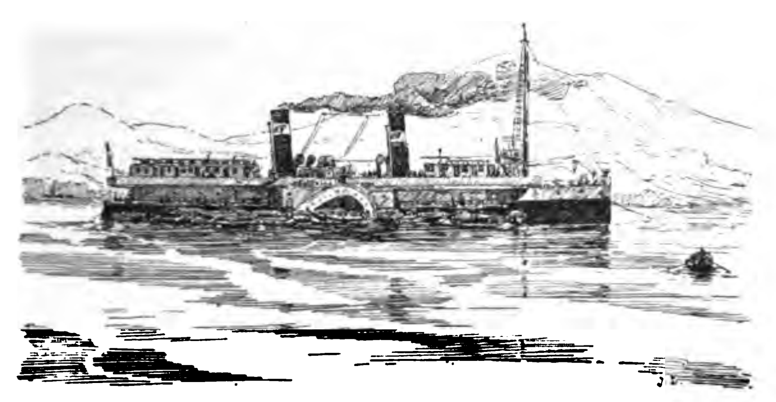
Enfin, vue d'un certain point, une ligne de hauteurs située au second plan, sur la rive gauche, dessine d'une façon frappante la silhouette couchée du John Bull classique du *Punch,* chapeau haut de forme à larges ailes, ventre rebondi. C'est *John Bull sleepy,* John Bull endormi.

Au mouillage d'Itchang sont l'*Esk,* petite canonnière anglaise, encore plus « boîte à savon » que l'*Olry,* ce qui me console (il est vrai qu'elle n'a pas, elle, de rapide à franchir), et le *Kinsha,* qui est arrivé quelques jours avant nous. Visites officielles; le *Kinsha* va partir sous peu pour tenter le passage. Les Anglais, on le voit, nous font accompagner par cette belle canonnière auprès de laquelle l'*Olry,* il faut l'avouer, ne brille pas, ne « fargue » pas, comme disent les marins. C'est un peu enrageant, d'autant que, grâce à sa vitesse supérieure, une fois sorti de la région des grands rapides, le *Kinsha* filera comme une flèche et triomphant sur Tchong-king, tandis que nous resterons, nous, à nous battre avec des rapidons de rien du tout, aussi dangereux pour nous que leurs grands frères.

Le commandant du *Kinsha,* lieutenant de vaisseau Powell, est un très aimable homme. Officier d'ordonnance de l'amiral Seymour dans la colonne qui tenta de délivrer Pékin, il fut blessé et doit à sa belle conduite d'avoir tout jeune un commandement important. Bien qu'il soit le *rival,* je ne puis m'empêcher de trouver Powell des plus sympathiques et je dois dire tout de suite que si les officiers anglais et nous avons fait chacun notre devoir, et dame! ce devoir était de se devancer mutuellement et de soutenir de notre mieux,

en face les uns des autres, les drapeaux de nos nations, je les ai toujours trouvés en toute circonstance parfaits de relations et « gentlemen » dans la haute acception du mot. Si j'ai eu parfois, je ne dirai point à souffrir, mais à ressentir la jalousie anglaise, ce n'est point en tout cas chez mes camarades de leur marine.





LE « SUI-HSIANG »

CHAPITRE II

LE PASSAGE DES RAPIDES D'ICHTANG

Derniers préparatifs. — Arrivée du *Takiang*. — Transformation de cette chaloupe. — Les Européens d'Itchang. — Jumbo. — Les Anglais de la douane et la poule au naufrage. — Engagement de marins chinois. — Fong-mi. — Tso. — Un faux départ; nous avons négligé les génies du fleuve. — Les *loung*, sacrifices propitiatoires. — Débuts de navigation. — La chauffe au jambon et l'huile aux fourneaux. — Le *Ta-tong*. — Le *Kong-lin*. — Le naufrage du *Sui-hsiang*. — Mort du capitaine Breitag. — Le *Sin-t'an* ou nouveau rapide. — Cauchemars. — Accident du *Kinsha*. — Ce qu'est un rapide. — Diverses espèces de rapides. — Passage du *Ié-t'an*. — Incidents et accidents. — Un grand moyen. — La version anglaise de du Boucheron. — Sauter ou couler? — Notre succès et la déception des photographes anglais.

Maintenant il faut s'occuper de l'*Olry*. Il n'est pas douteux que, tel qu'il est, aussi chargé, il soit totalement incapable d'accomplir sa tâche. Une seule chose à faire : le délester le plus possible.

Nous prendrons le minimum admissible de charbon

en soutes en multipliant les dépôts le long de la route. Puis nous pouvons nous débarrasser de tout ce qui n'est pas le strict indispensable en vivres et approvisionnements et même de tous les objets dont nous pouvons nous séparer à la rigueur. C'est ainsi que nous mettons dans deux jonques qui nous rejoindront ensuite à Tchong-king les canons, les munitions et jusqu'aux supports de la tente. Ainsi dépouillé, l'*Olry* a l'air misérable et délabré.

Tout ceci nous retarde et l'eau baisse. A la marque d'Itchang elle est, le 18 octobre, à 22 pieds 9, le 19 à 22 pieds.

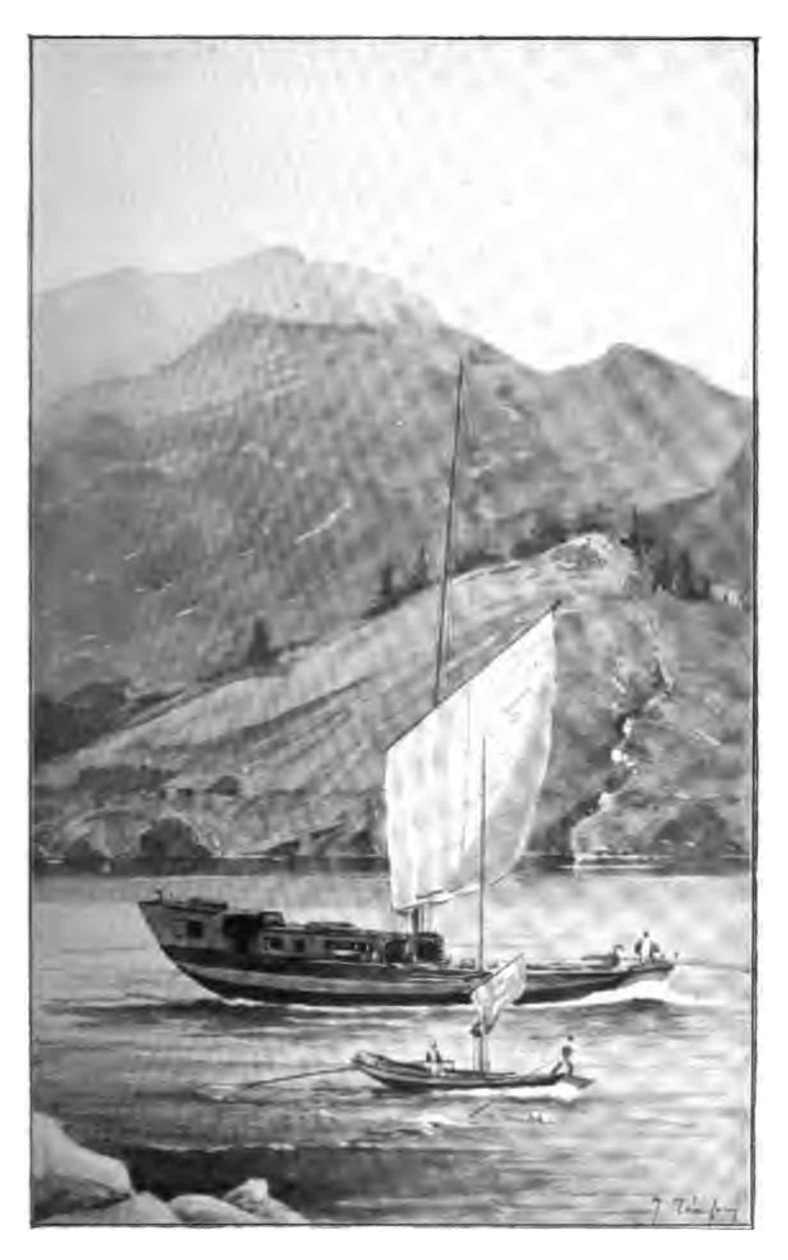
Le 18, nous voyons arriver, remorquée à couple par le fluvial *Chang-wo* notre chaloupe *le Takiang*.

A Han-keou, le commandant de l'*Alouette* s'est décidé à se séparer de sa remorque qui lui fait perdre tellement de vitesse qu'il ne peut, avec elle, compter atteindre Itchang. Même seule, l'*Alouette* ne sera ici que dans deux jours.

Monnot me rend compte des graves difficultés, des dangers même que la chaloupe remorquée a courus. Absolument instable, elle a failli plusieurs fois chavirer par l'effet de courants la prenant en travers ou par les rappels de la remorque.

Il est donc de toute nécessité de prendre un parti pour cette embarcation. Telle qu'elle est, jamais elle n'affrontera sans courir à une catastrophe le plus bénin des rapides qu'elle a à franchir.

Après mûre réflexion, nous adoptons le parti de lui accoler de chaque côté des caissons étanches en bois,



JONQUE ET HOU-PAN

venant, lorsque tout est en ordre de marche affleurer la surface de l'eau.

Si le petit bâtiment s'incline, la face inférieure du caisson entrera dans l'eau et l'empêchera de continuer à pencher jusqu'à une limite dangereuse.

Il est vrai qu'en même temps ces dispositions auront l'inconvénient de la rendre beaucoup moins facile à gouverner. Lorsqu'un des caissons sera ainsi à demi immergé, elle tendra avec une grande force à évoluer du bord incliné.

Pour remédier autant que possible à cette particularité qui pourrait devenir dangereuse, nous adoptons un organe de direction dont usent les barques dans la traversée de Tchong-king. C'est le *sao-tchouan*, littéralement « balai du bateau ».

Manœuvré convenablement, ce gouvernail avant, dont la puissance est considérable, unit son action à celle du gouvernail ordinaire, et par leur emploi concurrent les Chinois parviennent à une précision, une rapidité de manœuvre remarquables. Il n'y a pas de raison pour ne pas adopter ce qui est bon et conçu intelligemment chez les fils du Ciel; ce ne sera pas le premier emprunt que leur fera l'Europe.

Donc il est entendu que, tandis que l'*Olry* va monter, Monnot, avec des charpentiers chinois et son patron, le quartier-maître Montjaret, homme adroit et que rien n'embarrasse, vont opérer ces transformations.

Mon projet est d'atteindre Pan-tou, un mouillage très bon au-dessus du rapide Sin-long-t'an, où j'ai

envoyé faire un dépôt de charbon; de laisser là la canonnière, de descendre prendre la chaloupe, après quoi nous ferons route, de conserve si nous pouvons, sinon par étapes successives, jusqu'à Tchong-king.

Nous avons fait, entre temps, connaissance avec le petit monde européen de Itchang. La figure la plus saillante est le *harbour master,* le capitaine de port, dont le nom est Goodheart, mais qui répond plus volontiers au surnom de Jumbo, qui est, on le sait, l'éléphant du Zoological garden de Londres. La carrure de colosse de Goodheart lui a valu d'en porter le nom; il en est d'ailleurs très fier et, sur cette particularité de sa personne, il édifie des contes qui prouvent qu'un Anglo-Saxon peut se montrer très méridional et que, même de l'autre côté du canal, on est parfois « un peu de Tarascon ».

Ce léger défaut — en est-ce un? il abrège la longueur de nos soirées — mis à part, Jumbo se montre charmant pour nous. Il est le seul qui n'ait pas pris part à la poule qui se court, paraît-il, sur le voyage de l'*Olry*. Je m'explique.

L'Anglais parie sur tout; on sait que sur les paquebots le temps possible de l'arrivée est partagé en quarts d'heure numérotés; que les passagers font une masse, tirent un numéro au sort, et que celui qui gagne empoche le total.

Les Anglais d'Itchang ont ainsi numéroté les rapides. Celui où l'*Olry* laissera sa carcasse indiquera l'heureux gagnant. Ce peuple est certainement

très grand; ses facultés sont incomparables pour le négoce, l'industrie, le métier de la mer; mais où il se révèle réellement merveilleux c'est dans la plaisanterie. C'est d'un doigté merveilleux, d'un léger adorable, d'une saine gaîté. Allons! si le numérotage, ce que j'ignore, part d'Itchang pour remonter vers l'amont, il faut espérer du moins que nous ferons gagner un numéro élevé.

Or, voyez l'à-propos, le *Kinsha* appareillait le 18, alors que nous nous débattions encore dans nos préparatifs. Dès le soir, un bruit commença à se répandre : la canonnière anglaise avait eu de graves avaries au Ié-t'an. Le 21, nous avions des nouvelles certaines : le *Kinsha* avait brisé les couvercles de ses deux tiroirs de haute pression en essayant de forcer le rapide.

Il ne faut jamais se réjouir du malheur d'autrui, parce qu'on ne sait ce qui vous attend vous-même. Cependant, je ne puis m'empêcher de trouver quelque gaîté dans l'air déconfit des Anglais.

La *boîte à savon* pouvait rester en route, elle aurait de la compagnie.

Le 20, l'*Alouette* arrivait à Itchang. Elle avait eu une traversée assez pénible, vu son peu de vitesse et la violence du courant; elle prenait de suite son mouillage et se préparait à passer l'hiver pour nous servir de liaison avec Shanghaï.

Notre brave Plant, de son côté, n'était pas resté inactif. Lui seul connaissant déjà le pays, et un peu les gens, pouvait nous conseiller utilement. Sur son

initiative, nous avons engagé déjà à Han-keou six marins chinois accoutumés aux rapides. Le chef de cette petite équipe a un nom chinois quelconque que je n'ai jamais su; mais il est connu sous celui de Morrisson, lequel était un docteur anglais à qui il fit faire en jonque un voyage resté le record de la rapidité. Le nom de son patron lui est demeuré. Morrisson a été excellent d'abord; il fut encore très bon dans les premiers mois de son séjour à bord; mais il se mit à boire, à fumer l'opium, commit des indélicatesses, devint paresseux et abruti; je fus forcé de le chasser plus tard. Très souvent, c'est ce qui arrive aux Chinois dès qu'ils ont un peu d'argent.

Plant me fit encore engager un pilote pratique, un vieux à l'air malin nommé Fong-mi.

Pour naviguer dans le haut Yang-tse, un pilote indigène pratique est en effet indispensable, pour si bien qu'on connaisse les passes. On est obligé d'avoir recours à lui à cause de la « nature de l'eau ».

Je traduis là l'expression chinoise; avec de l'attention, de l'étude, du travail, un Européen saura assez rapidement tous les détails hydrographiques : roches, bancs, etc., dont la connaissance, partout ailleurs, suffirait.

Mais ce que de longues années seules lui apprendraient, et encore, c'est à deviner le pouvoir, les mouvements de cette masse d'eau en folie qui jaillit du fond en sources, tourbillonne, se déverse tantôt de-ci, tantôt de-là, jouant avec le bateau comme avec un fétu de paille et dont les effets doivent être

souvent combattus avant même qu'ils se soient fait sentir, sous peine de catastrophe.

Seul un indigène né sur le fleuve, dans une jonque, ayant en outre les aptitudes, pour ne pas dire les connaissances ataviques d'une longue série de générations, toutes ayant fait le métier de marinier, est capable de sentir d'instinct le moment où vont se produire ces phénomènes si décevants et d'en présager la nature.

Il est vrai que les moyens de les combattre et même parfois de s'en servir ne sont pas les mêmes sur un bâtiment à vapeur que sur une embarcation chinoise. C'est là qu'intervient le pilote européen. Fong-mi, je dois le dire, ayant déjà navigué avec Plant, n'était pas complètement ignorant sur ce sujet.

Sur les conseils de Plant, je pris encore à bord un nommé Tso. Autrefois mandarin militaire, il a commandé à Tchong-king un groupe de canonnières chinoises, petites embarcations en bois, armées à l'avant d'un canon bouche.

Un jour, Tso a eu, je ne sais à quel sujet, une discussion avec le vice-roi du Se-tchouen. Il a renvoyé le bouton insigne de son grade et depuis fait du commerce. C'est un grand ami de Plant, à qui il a rendu maints services dans ses précédents voyages ; de fait, c'est un très digne et honnête homme.

Bien que ces vertus soient peu pratiquées en Chine, elles ne laissent pas, lorsque, par hasard, elles se montrent, de faire quelque impression. Tso est universellement respecté de tous les riverains et de toute l'énorme population qui vit sur l'eau.

A ce titre, il pouvait nous rendre et nous a rendu en effet de très grands services, engageant des coolies, des haleurs, des sampans, lors des périlleuses manœuvres que j'aurai à décrire.

Il n'était pas engagé à bord. Plant, à qui je demandai combien il fallait lui donner, me dissuada de lui parler argent tout d'abord. C'est un « Chinese gentleman », me dit-il; de fait, il avait des sentiments droits et élevés. Je lui fis, cela va sans dire, un beau cadeau lorsque nous nous quittâmes : après les refus de la politesse chinoise, il le prit, et je pense avec satisfaction, mais c'était un cadeau, non un salaire.

Pour communiquer avec la terre, aller y porter du monde, des amarres il nous fallait une embarcation légère et qu'on pût hisser à des porte-manteaux le long du bord.

Nous avions bien une yole, mais elle eût été sans usage. Je la laissai à l'*Alouette* et, pour la remplacer, achetai un petit et léger sampan.

Ces embarcations, les seules qui soient à la fois assez maniables et assez stables pour être employées dans les rapides, ont un peu la forme de ce qu'on appelle les « norvégiennes ». La nôtre était remarquable de finesse de lignes; je n'eus qu'à m'applaudir plus tard de son acquisition.

Le 22, nous avions terminé nos préparatifs et les installations particulières nécessitées pour les manœuvres de passage de rapides, que je décrirai plus tard. L'eau n'était plus qu'à 19 pieds à la marque; il fallait se hâter.

J'avais donné l'ordre d'appareiller à sept heures du matin lorsque, vers cinq heures, le maître mécanicien vint me réveiller, me prévenant que six portes autoclaves (ouvertures par lesquelles on pénètre dans la chaudière pour la nettoyer et qui sont bouchées lorsqu'elle est sous pression) fuyaient abondamment.

Déjà en route elles nous avaient donné quelque ennui; mais, au refroidissement, sans doute les joints mal faits avaient craqué; il était impossible de marcher dans ces conditions.

Pestant contre Farnham Boyd and C° et la façon dont était fait le travail chez eux, je fus obligé de remettre le départ au lendemain et de faire travailler toute la nuit, dès que la pression fut tombée, à reprendre les joints et à les rendre étanches.

Les portes, encore brutes de fonte et non ajustées, laissaient, par endroit, des vides de quatre millimètres entre leurs lèvres et leurs appuis. Il fallut faire étanchéité en enfonçant à force des coins en plomb.

Ce retard fut pourtant un bonheur. En ouvrant la chaudière nous trouvâmes dans son intérieur un morceau de bois de cinquante centimètres de long sur dix d'équarrissage.

La présence de ce corps étranger dans une lame d'eau eût parfaitement suffi pour amener des dépôts de vase et causer un coup de feu qui nous eût au moins immobilisés, s'il n'en était pas résulté d'accident plus grave. Qui l'avait mis là? Mystère.

Nous eûmes plusieurs fois plus tard des mystères

analogues à constater. Déjà, à Shanghaï, une maladresse (?) d'un ouvrier chinois avait failli laisser tomber au fond du fleuve notre gouvernail, et s'il eût fallu le refaire, nous ne serions pas arrivés à temps cette année pour passer les rapides. Un employé de Farnham m'avoua qu'on avait trouvé de l'étoupe dans les pompes de la machine, etc. Nous fûmes ainsi poursuivis durant les premiers temps par une série de hasards singuliers qui ne donnaient pas toujours l'impression d'être bien des hasards. Aucun ne nous fut fatal; n'en parlons plus

Pour Tso et Fong-mi, par contre, l'aventure, si elle ne leur paraît pas normale, relève plutôt du surnaturel.

S'étant concertés longtemps en des conciliabules auxquels ils appellent l'interprète Tsang-king, un jeune Chinois sur qui j'aurai à revenir, ils viennent tous trois me trouver.

Tsang est sceptique; il m'expose toutefois, en prenant quelque peu en pitié ses compatriotes, que si nous avons eu ce faux départ, c'est que nous avons irrité les *loung,* les dragons, génies gardiens du fleuve.

Comme tout le monde nous eussions dû leur sacrifier un coq et faire partir quantité de ces petits pétards rouges enfilés en chapelets dont le crépitement donne l'illusion d'une fusillade et que les Chinois brûlent en abondance à tout propos et même hors de propos.

Lorsqu'on va chez des gens, il est de bon ton d'adopter leurs usages. S'il ne faut à MM. les dragons que de la volaille et quelques artifices pour

éviter leur colère et qu'ils nous laissent en paix accomplir notre voyage, qu'à cela ne tienne. Demain ils seront servis selon leurs désirs.

Bientôt un superbe coq blanc, attaché par la patte sur l'avant, envoie ses cocoricos aux échos des berges, sans se douter, la pauvre bête, qu'il va être la victime propitiatoire qui nous conciliera les génies du fleuve et dont le sang versé dans l'eau grise ira endormir les monstres qui guettent pour empêcher le barbare étranger de pénétrer une fois de plus dans l'antique empire du Milieu.

Avons-nous cette fois satisfait à tous les rites? Le 23 au matin, nous arrivons enfin à nous mettre en route. Les joints des portes pleurent encore un peu, mais ce n'est pas bien grave.

Durant les deux ou trois premiers milles, le fleuve reste large. Nous doublons la presqu'île, île encore maintenant, qui s'étend en amont du village européen d'Itchang. Devant nous des hauteurs abruptes témoignent que nous allons quitter le plat pays pour nous engager dans la faille creusée par le fleuve au milieu d'un territoire montagneux où nous aurons dorénavant à conduire notre canonnière.

En approchant il semble que le cours du Yang-tse est barré comme par une muraille; mais une ouverture s'aperçoit, un chenal d'une centaine de mètres de large, qui tourne brusquement à gauche et qui, malgré ses dimensions encore respectables, étonne cependant par contraste avec la vaste étendue d'eau que nous n'avons guère cessé d'apercevoir depuis la mer.

On se demande invinciblement comment cela peut être le même fleuve, comment l'amont peut alimenter d'eau l'aval.

A droite et à gauche, presque à pic, s'élèvent les rives. Sur les flancs accores des collines qui les forment, les Chinois ont cependant réussi à établir des murailles de retenue en pierres sèches et à cultiver des champs. Des buffles tirent péniblement une charrue primitive, et nous qui avons vu cet animal dans son véritable habitat, pataugeant dans la boue grasse des rizières, nous nous demandons comment il peut se cramponner ainsi à la pente inclinée.

Des cultures dont j'ignore la nature divisent les croupes abruptes en damiers alternativement d'un vert tendre et d'un roux passé, presque vieux rose. D'un peu loin on a l'illusion d'un tapis. C'est là les gorges d'Itchang, but de promenade des touristes que les navires à vapeur amènent en cette ville.

Nous passons le petit village de San-yeou-tong. Non loin de là une caverne servait de but de promenade et de lieu de repos au poète Pe-kiu-i.

Les roches des rives sont noirâtres, déchiquetées, d'aspect sauvage et, dans l'état d'esprit où nous sommes, appréhendant tout de l'avenir, nous sentons tomber d'elles une grande tristesse.

Cependant jusqu'ici le fleuve est facile, sans rapide, sans tourbillons, sans courants trop violents.

Nous dépassons Ping-chan-pa, poste de la douane impériale chinoise, petit village du plus pittoresque aspect, couché dans un ravin que dominent de hautes collines.

A 8 heures 45 nous sommes à Che-pai. Ici le Yang-tse fait un brusque détour vers le nord-nord-est.

En même temps le courant augmente et *l'eau change de nature*. Comme un cavalier sent son cheval, on perçoit, à l'impression que fait le bâtiment sous les pieds, qu'il se passe quelque chose, qu'il y a quelque chose de nouveau et de particulier dans le liquide qui le porte.

Sans que rien en apparence l'indique, ce sont des embardées continuelles vers la droite, vers la gauche. Plant, qui jusque-là s'est contenté d'indiquer la route au marin qui est à la barre, prend les manettes de la roue; en même temps son sourcil se fronce, le bleu de ses yeux verdit. Attention! les difficultés commencent. Mais pour débuter, l'une d'entre elles, et celle que je craignais le plus peut-être, le manque de vitesse de l'*Olry,* se manifeste clairement. Au passage des pointes, là où un rétrécissement du lit augmente un peu la force du courant, l'*Olry* ne gagne plus qu'avec peine, restant immobile un instant, ne franchissant que grâce à une accalmie momentanée.

D'un calcul que nous fîmes ultérieurement, il résulte que le courant *apparent* moyen d'Itchang à Tchong-king, le retard apporté à notre route, est d'environ 6 milles et demi à l'heure. Si on tient compte des espaces durant lesquels il est faible, nul ou même, pour un court instant, favorable, on conçoit qu'il puisse souvent dépasser 10 milles par endroit. Cela ne veut pas dire que l'eau du fleuve se déplace effectivement avec cette vitesse, mais simplement que *tout se passe comme s'il en était ainsi*.

Or l'*Olry* lège a filé aux essais 10 nœuds 45, en donnant 220 à 240 tours, la pression variant de 120 à 140 livres.

En pratique, même avec le meilleur charbon, dès que les feux sont un peu encrassés, les chauffeurs un peu fatigués — et les pauvres gens ne marchandent pas leur peine — nous arrivons péniblement à tenir 190 à 200 tours avec 100 à 110 livres à la chaudière.

Matériellement donc, même en négligeant les grands rapides où nous nous halerons sur des amarres, la vitesse de l'*Olry*, comme je le craignais, ne lui permet pas de refouler le courant du fleuve.

C'est, ai-je dit, ce que je redoutais le plus. Périr dans un rapide, sur des roches, c'est là chose qu'il faut envisager comme accidents normaux lorsqu'on tente de si périlleuses navigations.

Mais être forcé de faire demi-tour sans une avarie, par le simple aveu de son impuissance, quelle honte! Quelle *perte de face*, selon l'expression chinoise, pour la France, pour l'*Olry* et pour son commandant!

Comment élever la pression? comment activer nos feux? Du pétrole? c'est bien dangereux, et je suis à peu près certain d'amener quelque explosion dans la chaufferie.

Je me souvins alors d'une anecdote que j'avais lue — vraie ou fausse — sur un des forceurs de blocus durant la guerre de Sécession. On raconte qu'à court de charbon ce bâtiment, pour échapper aux navires de guerre nordistes qui le serraient de près, brûla dans les fourneaux de ses chaudières des jambons, dont i avait ample provision à bord.

Alors, une matière grasse, de l'huile, par exemple? Essayons.

Je donne l'ordre de mélanger à notre charbon, au moment où on charge les foyers, environ 5 pour 100 d'huile de graissage. L'effet est immédiat et le meilleur possible. La pression monte, devient facile à tenir. Dans ces conditions, grâce à mon idée, nous donnons facilement 220 à 230 tours et nous tenons la pression normale, 130 livres.

Au passage du Ié-t'an nous devions arriver même à 265 tours avec 165 livres, ce qui d'ailleurs nous sauva.

Nous forçons ainsi sans peine le Oui-t'an, le premier rapide, bien marqué, encore que peu violent, qu'on rencontre; puis le Hong-che-tse, le Hoang-lin-miao. Pour nous qui n'y sommes point encore accoutumés, la navigation est réellement très impressionnante. Le bâtiment oscille constamment en embardées de 45 degrés d'amplitude, que Plant n'arrive à contrarier qu'avec des mouvements continuels de la barre.

En outre les mouvements de l'eau nous transportent sans cesse et latéralement d'une rive vers l'autre.

A une heure nous abordons le Ta-tong-t'an. Le passage de ce rapide va être pour nous une épreuve. Si nous parvenons à le franchir sans le secours des amarres, nous pouvons raisonnablement espérer n'être obligés d'employer ce moyen long et difficile qu'à un relativement petit nombre de rapides.

Si, au contraire, la puissance de notre machine, même avec l'emploi de l'huile, n'est pas assez grande pour en avoir raison, nous serons obligés un peu par-

tout de suivre la route des jonques, à proximité des berges, entre les écueils, d'user constamment de moyens accessoires; et alors Dieu sait quand nous arriverons.

Le rapide Ta-tong est formé d'une ligne de roches basses largement couvertes au moment de notre passage, sauf un bloc central, un peu plus rapproché de la rive droite que de la gauche. La diminution de section du fleuve augmente notablement le courant; des remous, des tourbillons rendent l'eau agitée comme celle d'une chaudière en ébullition; toutefois ce n'est pas encore là le grand rapide classique en forme de V que nous trouverons plus tard.

Nous nous avançons dans le remous de la roche centrale; puis, doucement, insensiblement nous obliquons vers la droite pour attaquer le grand courant. Mais alors le bâtiment s'arrête dans sa marche, il recule même un peu; nous demeurons un instant là, moment émotionnant.

Aucun mouvement de l'eau dans les rapides n'est constant, tous affectent la forme oscillatoire.

Je ne parlerai point des sources, des tourbillons que l'on voit nettement se former, puis disparaître; mais même le courant, la simple descente de l'eau selon la pente, ne se fait pas d'une manière continue; il y a des renforcements et des accalmies.

Après un quart de minute d'attente, nous voyons l'*Olry* faire comme un bond en avant, si vite même que, tombant dans le courant brisé que détermine la roche, nous devons faire une soudaine embardée à droite pour ne pas être jetés dessus.

A 2 heures 40, nous atteignons le Kong-lin-t'an.

Peu dangereux au moment de notre passage, ce rapide ne laisse pas que de nous impressionner, car il fut le théâtre du naufrage du *Sui-hsiang*.

Un an avant nous, les Allemands voulurent envoyer dans le haut Yang-tse un bâtiment portant ce nom. C'était un superbe bateau à roues indépendantes atteignant une vitesse de 16 milles à l'heure. L'entreprise, tentée officiellement par la Hamburgeer Linie, était en réalité subventionnée en sous-main par le gouvernement allemand. Nul doute que si le *Sui-hsiang* fût parvenu à Tchong-king, nous ne l'eussions vu, à l'exemple du *Pioneer,* devenir un bateau de guerre. L'expédition de Chine, où le *Sui-hsiang* fut employé à mettre à terre dans le Pe-tche-li du personnel et du matériel, retarda malheureusement l'époque où le franchissement des rapides du Yang-tse fut tenté. Au mois de décembre, il y a trop peu d'eau pour permettre à un bâtiment à vapeur, surtout aussi gros, de naviguer sans les plus extrêmes périls.

J'ai ouï dire que l'empereur d'Allemagne avait promis sur sa cassette personnelle un million de marcs de récompenses à la compagnie qui, la première, arriverait à pénétrer jusqu'à Tchong-king.

Est-ce à cet appât que l'on céda? Toujours est-il que le 25 décembre 1900 le *Sui-hsiang* appareillait d'Itchang. Il passa sans encombre la Ta-tong, mais au Kong-lin l'aventure se présentait si dangereuse que le capitaine Breitag, qui le commandait, s'accosta à la berge en dessous du rapide. Les deux pilotes chinois qu'il avait à bord n'étaient point d'accord :

l'un prétendait le passage tentable, l'autre le disait impossible.

Après avoir envoyé son second voir sur place, Breitag suivit, pour son malheur, les avis du premier.

Le Kong-lin est constitué par un îlot de roche qui s'élève au milieu du lit du fleuve.

Entre lui et la rive droite, un semis d'écueils rend le passage impraticable même pour les jonques. Vers la gauche, le chenal serait large et facile, n'étaient quatre roches qui semblent prolonger obliquement l'arête du gros massif pour rejoindre la berge.

Lorsqu'elles sont couvertes d'assez d'eau, le passage ne demande qu'une bonne vitesse, du coup d'œil et un bâtiment bien manœuvrant pour éviter d'être pris dans les tourbillons. Mais dès qu'elles n'ont plus au-dessus d'elles qu'une hauteur d'eau insuffisante, le danger devient grand.

Entre la pointe aval de l'îlot et la première roche, le passage n'a pas plus en effet d'une quarantaine de mètres de large, et comme il se présente très obliquement, il faut s'y glisser avec les plus grandes précautions, la projection perpendiculairement à la route que doit suivre le bâtiment n'étant en effet guère plus large que la moitié de cette distance.

A l'extrême rigueur, le *Sui-hsiang* pouvait passer; c'eût été cependant, avouons-le, quelque peu par miracle. Mais en outre, son commandant, appréciant mal la force des courants, commit la faute de se présenter trop vers la rive droite. La grande embardée qu'il dut faire pour entrer dans le chenal le mit presque en travers. Pour y remédier, il stoppa sa



LE CORPS DU CAPITAINE BREITAG RAPPORTÉ A ITCHANG

roue bâbord, en faisant en avant à toute vitesse avec celle de tribord. Agissant ainsi, il *cassait son erre,* il diminuait sa vitesse. Le courant le prit et le porta sur l'écueil qu'il voulait éviter.

Le gouvernail faussé, une grande déchirure à l'arrière dans son bâtiment, le malheureux Breitag essaya, sans succès, de mouiller ses ancres, sans éviter d'être successivement emporté sur les autres écueils, qui ajoutèrent d'autres voies d'eau à la blessure primitive.

Dans leur affolement, les chauffeurs chinois abandonnèrent les feux, le *Sui-hsiang* coula en vingt minutes, dans la baie qui est à la rive gauche, un peu en dessous du rapide.

Les Chinois ont heureusement à proximité de tous les points dangereux une ou plusieurs barques de sauvetage. Ce sont des sortes de grands sampans insubmersibles, peints en rouge, d'où le nom de *hong-tchouan* (bateaux rouges) sous lequel ils sont connus.

Ce service organisé, il y a déjà longtemps, par un certain amiral Lo, qui a commandé les forces navales de l'empire dans le haut Yang-tse, a rendu bien des services et la quantité de vies humaines qu'il sauve chaque année est considérable.

C'est une des rares choses bien comprises, bien organisées que j'aie vues dans la Chine centrale ; aussi convient-il de ne pas être ménager de louanges.

Au Kong-lin-t'an, il y a une station de bateaux rouges. Ils accoururent et réussirent à sauver tous les passagers européens, à l'exception du capitaine.

Plusieurs Chinois périrent en revanche, ainsi que le bâtiment, qui s'engloutit avec tout ce qu'il portait. Breitag fut vu une dernière fois accroché à la main courante de la passerelle, au moment où le *Sui-hsiang* coulait définitivement dans un grand coup de roulis. Quatre jours après, le fleuve rendait son corps avec la figure et les mains déjà à demi dévorées par les crabes et les poissons.

Nombre de gens à Itchang et à Tchong-king croient qu'il périt volontairement. Il était en effet excellent nageur, et il est peu compréhensible que là où des missionnaires, embarrassés dans leur robe et ne sachant pas faire un mouvement pour se tenir sur l'eau, réussirent à sauver leur vie, il n'ait pu, lui, y parvenir.

Depuis cette catastrophe, le renflouement du *Sui-hsiang* est un projet qui a tenté bien des gens. Le bâtiment avait à bord une forte somme en argent et les cercueils de deux mandarins importants. Outre que ces derniers, construits en bois précieux, ont une valeur intrinsèque notable, les familles des morts dont les corps restent ainsi au fond du Yang-tse payeraient en effet très cher pour les ravoir.

De par la religion chinoise, les âmes de ceux qui n'ont point eu de sépulture et que leur parenté ne va pas, à jour fixe, nourrir de la fumée des plats et des lingots en papier doré brûlés, vivent misérables dans le monde des esprits et, pour se venger, se plaisent à tourmenter leurs descendants.

Au moment de notre passage, les roches du *Sui-hsiang* ne marquaient même pas à la surface. Le pas-

sage n'offrait donc aucun danger, aucun autre du moins que l'état tourmenté de l'eau, mais ceci, nous le voyons trop continuellement pour nous en effrayer d'une façon spéciale.

Il n'empêche qu'en passant à la place où l'Allemand avait péri, nous ne pûmes nous empêcher de ressentir un certain serrement de cœur. Ce n'était pas là que nous risquions de faire de même, mais en quel point ce serait-il ? Redoutable interrogation, matière à paris pour Anglais, mais qui empêche quelquefois un commandant de dormir tranquille durant les nuits où le repos lui serait pourtant bien nécessaire pour se préparer aux fatigues du lendemain.

Au delà du Kong-lin s'ouvrent les gorges de Nieou-kan-ma-fei. Ce nom veut dire littéralement foie de bœuf et poumon de cheval, sans que j'aie pu me faire expliquer clairement d'où vient cette appellation curieuse.

Pour la première fois depuis Che-pai, nous trouvons, entre les hautes falaises qui les bordent, une eau calme, sans tourbillons, sans mouvements violents. C'est un repos pour tout le monde et surtout pour Plant, qui a eu une rude besogne. Nous avons toutefois une réelle chance, c'est qu'il n'y ait pas de soleil. En partant d'Itchang, quelques grains de pluie nous ont un peu gênés, mais ils ont fait place à un temps couvert et frais. Il paraît que la chaleur, dans cette faille bordée de hauteurs, atteint une lourdeur des plus insupportables.

A 3 heures 40, nous atteignons le Sin-t'an. Ce nom veut dire *nouveau rapide*. D'après les annales de la préfecture d'Itchang, il daterait de la vingt et unième année du règne de Kia-tong, empereur de la dynastie des Ming (1552). A cette époque, à la suite de pluies torrentielles qui durèrent tout un mois, un éboulement effroyable se produisit sur les deux rives. D'énormes blocs de roches furent précipités dans le lit du fleuve, et, en barrant son cours, créèrent le rapide actuel, les rapides plutôt, car le Sin-t'an est formé de trois barrages successifs dont la difficulté augmente de l'aval vers l'amont.

Le premier n'est qu'un renforcement du courant au droit d'une pointe; au second, des écueils embarrassent le lit du fleuve. Toutefois l'*Olry* le franchit en quelques minutes; le troisième, ou Chang-t'an, nous donne plus de mal à forcer.

Le fleuve est ici entièrement barré aux eaux basses par une ligne de roches ne laissant que deux passages : l'un à la rive gauche, étroit et encombré; l'autre à la droite, où l'eau se précipite. J'ai eu l'occasion de voir le Sin-t'an, à cette époque; l'aspect en est véritablement effrayant. A notre passage, la plupart des roches du barrage étaient couvertes et la passe de la rive droite large et suffisamment praticable. C'est au-dessus que nous trouvâmes le plus fort courant. Durant vingt minutes, nous faisons force de vapeur, sans avancer sensiblement; puis nous gagnons doucement le long de la rive gauche, où s'étage pittoresquement le village des haleurs, qui gagnent leur vie à se louer pour le passage des jonques. Nous franchis-

sons les gorges de Mi-tsang et mouillons pour la nuit au petit village de Niang-ki.

Lorsque je dis nous mouillons, il ne faut pas croire qu'à la façon ordinaire nous nous bornons à jeter l'ancre. Avec les fonds rocheux du haut Yang-tse, elle aurait chance ou de ne pas tenir ou de se prendre entre deux roches, et l'on ne pourrait plus la dégager.

Là même où le courant a apporté un peu de sable, il faut se méfier des afflux d'éau soudains, des tourbillons inattendus qui peuvent la faire déraper, auquel cas, entraîné, le bâtiment serait dans une position désespérée.

Tous les mouillages dans le Yang-tse doivent être pris en s'accostant à une berge. On envoie des amarres à terre : une sur l'avant, l'autre sur l'arrière, deux par le travers; on se tient éloigné de la rive en appuyant contre elle ou dans le fond, deux longues perches de bois ou espars. Cette manœuvre est souvent plus simple à expliquer qu'à faire. De tels mouillages nécessitent des endroits bien choisis, où la rive ne présente pas de cailloux débordants, où le courant ne soit pas trop fort et reste de direction constante. Ce n'est pas une des moindres habiletés du pilote que de bien connaître les places où le bâtiment peut s'accoster et de ne pas se laisser surprendre par la nuit sans atteindre l'une d'elles.

Cette première journée de navigation ne me laisse pas trop mécontent, mais brisé de fatigue et d'émotion. En somme, l'*Olry,* grâce, il faut le dire, à l'expé-

dient de l'huile, s'est assez bien comporté. Plant est plus confiant et envisage d'un œil meilleur l'avenir.

Mais j'ai vu de près et apprécié toutes les difficultés d'une pareille navigation. Sur le Niger, il est vrai, j'ai franchi des rapides beaucoup plus puissants et dangereux, mais c'était en descendant.

Sans doute, pour éviter les écueils, il faut du sang-froid, de la présence d'esprit, de la promptitude, et une certaine habileté manœuvrière, lorsqu'on est emporté par le courant d'un rapide. Mais on marche, on sent le bâtiment obéir à la barre, on en est maître.

Ici c'est l'attente continuelle de quelque phénomène imprévu, décevant. Cette eau mouvante en tous sens donne sur la coque, sur le gouvernail les réactions les plus difficiles à évaluer, à contre-balancer.

Le véritable ennemi, dans une pareille navigation, ce n'est pas l'écueil, ce n'est pas le rapide, c'est le tourbillon. Une jonque tenue par sa cordelle reste toujours l'avant vers l'amont. Un bâtiment à vapeur, pour garder cette situation, est sans cesse obligé de se servir de son gouvernail; et si un contre-courant provenant d'un afflux soudain de l'eau ou d'un mouvement tourbillonnaire vient frapper celui-ci par l'arrière, le gouvernail n'a plus aucun effet, le bâtiment devient un jouet pour le fleuve.

Mieux que partout ailleurs, sur le Yang-tse on ressent dès lors quelle est la part du hasard dans la réussite. Là où vous venez de passer indemne, presque sans difficulté, un bâtiment pareil exactement, manœuvrant tout à fait de la même manière, fera des avaries, éprouvera une catastrophe.

Je crois bien que pour quiconque naviguera sur un fleuve à rapides l'expression « marin d'eau douce » perdra la signification qu'on lui donne en général.

Certes, dans ses colères, la mer est terrible; sa brutalité brise, démonte, tord; mais, si je puis exprimer ainsi les réflexions que je faisais à l'issue de cette première étape, elle est du moins loyale. Sa colère est sans détour, sa furie tombe sur vous avec la franchise du coup de massue de la lame; elle ne tend pas d'embûche, ne ruse pas. C'est une fière guerrière dont les coups assurés ont été visés droit au but.

L'eau douce est traîtresse, elle; c'est par surprise qu'elle procède. Elle semble se faire bonne et calme; puis soudain elle cherche à vous prendre au piège, si l'attention a faibli un instant.

Sur le haut Yang-tse, l'aspect des rives, le paysage, ces roches noirâtres de grès ou de calcaire, l'emprisonnement entre les hautes falaises ou les croupes inclinées, tout tend à augmenter le sentiment de terreur vague et presque sacrée qu'on éprouve pour une force dans laquelle, par instant, on croit démêler une âme intelligente et mauvaise.

De loin en loin, abrités sous des niches ou taillés en plein roc, des Bouddhas maigres ou ventrus vous regardent. On les rencontre surtout aux plus mauvaises places, là où le danger est le plus grand.

Pour les Chinois ce sont des protecteurs; mais pour nous, qui venons déchirer violemment les voiles dont s'enveloppe la plus ancienne civilisation du monde; pour nous qui, brutalement, chassons avec nos machines, notre industrie, le calme vingt fois séculaire

où la Chine se délecte dans une immobilité de nirvâna, sûrement ce sont des ennemis.

Les plus vieux surtout sont terribles. La lente usure du temps entamant leur épiderme de pierre a parachevé ce type des races jaunes qui ne semble point de vivants mais de morts animés, de goules, de coques qui ont rapporté sur la terre la couleur et la face de cadavres.

Des lichens ont plaqué sur leurs corps des gales et des eczémas. Tel dresse un moignon de bras mutilé sans qu'on puisse distinguer si c'est pour bénir ou maudire.

Et l'on comprend bien que l'imagination populaire ait peuplé les profondeurs du fleuve géant de dragons, de reptiles hostiles au marin et dont les remous, les mouvements des eaux trahissent la présence.

Beau sujet à cauchemar après une première journée de luttes. Je n'y manquai point pour ma part, et ce fut brisé et courbaturé que le lendemain je repris ma place à côté de la barre, sur la passerelle.

A 8 heures, nous passons Che-men, la porte de pierre, passage resserré entre deux rochers énormes; et à 8 heures 45 nous apercevons, bâtie au pied d'une colline en pain de sucre, sur la pente de laquelle déborde sa muraille d'enceinte, la sous-préfecture de Koei-tchou.

Les abords du village sont encombrés de roches en lignes allongées, les Kieou-leang (neuf poutres), qui en rendent l'accès difficile même pour les jonques.

L'arête rocheuse s'étend certainement sous l'eau



BOUDDAS A PANTOU

et, en s'y brisant, le fleuve se couvre de tourbillons nombreux et dangereux.

Nous naviguons à soixante mètres environ de la rive droite, accore, lorsqu'un violent déplacement d'eau fait abattre le bateau sur la gauche, en même temps que nous sommes transportés parallèlement tout d'une pièce du même côté. Plant a juste le temps de mettre la barre à droite toute; l'arrière effleure la rive, s'y choque même légèrement. Un mètre plus loin, un quart de seconde plus tard et nous nous brisions. Premier avertissement.

Un peu plus loin, nous passons près d'une mine de charbon, qui se distingue surtout au cône noir que fait le combustible jeté sur la pente naturelle de la montagne pour rouler jusqu'au fleuve, où les embarcations l'enlèvent. L'ouverture de la galerie d'où on extrait le combustible est si étroite que pour s'y glisser un homme doit ramper presque.

Un peu avant 10 heures, nous apercevons le *Kinsha,* amarré à la berge, dans une anse calme que creuse le fleuve au dessous du rapide Ié-t'an, le premier et peut-être le plus dur de ceux que nous aurons à franchir.

Nous allons prendre place en amont de lui.

Un officier du bâtiment anglais vient à bord et je me rends de mon côté sur la canonnière anglaise, où je trouve Powell très accablé par son accident.

Je lui parle comme j'aurais voulu qu'on le fît à moi-même dans un cas pareil. Dans notre métier, en réalité, nous sommes sans cesse exposés à voir, indépen-

damment de notre bonne volonté, de notre science, de notre activité, le hasard se jeter en travers de nos projets. Rien ne peut prévaloir contre lui; lorsque nous nous sommes appliqués à diminuer autant qu'il est en notre pouvoir le pour cent des chances mauvaises, il n'y a plus qu'à se croiser les bras, tenter le sort en disant à Dieu vat!

Powell me répond tristement par le proverbe anglais *Success is succed,* le succès c'est la réussite; et si mon raisonnement est inattaquable au point de vue philosophique, sa réflexion n'en est pas moins la constatation de l'exacte vérité dans la pratique.

Voici ce qui est arrivé :

Le *Kinsha* a tenté trois fois le passage.

Comme je l'expliquerai, la manœuvre classique, telle qu'elle a été imaginée et inaugurée par Plant, consiste à aller chercher au-dessous du rapide le bout d'une aussière d'acier qui s'amarre en amont et est élongée sur le fond, puis à se haler dessus en la virant au treuil. L'extrémité de cette aussière est portée par une embarcation, un sampan, et ce n'est point le plus facile que d'arriver juste dessus au milieu des tourbillons et de se saisir de l'aussière.

Une première fois le *Kinsha* n'a pu atteindre le sampan; une seconde l'aussière trop faible a cassé. A la troisième tentative, son bout était à bord, tout allait bien, lorsque, tout à coup, un explosion comme un coup de canon se fit entendre dans la machine.

Le couvercle de la boîte à tiroir tribord, récipient où la vapeur venant des chaudières passe pour entrer dans les cylindres, venait de se briser, sous la pression

trop forte. Un morceau faisant projectile est même venu fêler la pièce correspondante de la machine bâbord.

Le *Kinsha,* à ses essais à Shanghaï, lorsqu'il était encore le *Pioneer,* avait donné 48 tours de roues au maximum de la puissance. J'entends dire qu'au moment de l'accident on était monté à 52 ; c'était peut-être beaucoup.

Est-ce pour alléger l'effort supporté par l'aussière et éviter de la rompre que l'on a augmenté ainsi la vitesse ? est-ce pour tenter de franchir avec la machine seule ? Je l'ignore. Le résultat en tout cas est là : voici le concurrent immobilisé. Ne nous en réjouissons pas toutefois. En dehors de leurs nationalités, le fait de dangers semblables encourus et à encourir doit unir tous les marins d'un peu de cœur dans une sorte de franc-maçonnerie.

Que nous réserve l'avenir, d'ailleurs ? Tel rirait aujourd'hui dont demain on pourrait rire à son tour.

Powell fait établir rapidement les dessins nécessaires pour envoyer un de ses officiers à l'arsenal d'Hanyang, près de Han-keou, qui pourra peut-être lui fondre un autre couvercle de tiroir.

Il est cependant à peu près certain qu'il ne gagnera pas Tchong-king cette année. Avant que son bateau soit en état de naviguer, un bon mois et demi se passera, et l'eau sera trop basse pour qu'il puisse tenter le passage du Sin-long-t'an qui, avec la décrue, devient terrible.

Je vais le long de la berge voir le rapide que nous tenterons de franchir demain.

A l'embouchure d'un torrent actuellement à sec, un amas déclive de roches roulées, ce que l'on nomme en terme géologique un *cône de déjection,* s'étend vers le milieu du fleuve, sur la rive gauche. A la rive droite c'est un banc rocheux qui s'avance. Entre les deux pointes ainsi formées, le fleuve rétréci présente d'abord vers l'amont une nappe plus unie. Puis l'eau rejetée vers le milieu se soulève en lames, se tord en tourbillons, rétrécissant de plus en plus la surface unie, qui affecte ainsi la forme d'un V ou d'une langue. Des volutes écumantes bordent les côtés de la langue, cambrée, polie, jusqu'au moment où, à quelque cent mètres au-dessous de la ligne de rapprochement maximum des rives, le fleuve en entier devient bouillonnant, tumultueux, grondant, pour s'apaiser un peu au-dessus de notre mouillage.

Pour comprendre les fréquentes manœuvres qu'il me faudra décrire, on doit bien se représenter cet aspect normal, classique, du grand rapide :

Une langue d'eau à surface polie, mais animée d'une grande vitesse aboutissant à un bassin tourbillonneux et bordée, comme par des rives liquides, d'eau agitée.

En amont de l'embouchure du torrent est un très pittoresque village accroché à la pente de la montagne. A son pied, des jetées de pierres superposées planes, et portant de distance en distance de gros blocs cylindriques enfoncés dans le sol, des sortes de bornes.

Je regarde passer plusieurs jonques. En aval de la pointe de cailloux roulés s'étend un espace d'eau

tranquille où elles attendent leur tour de passage et s'amarrent pour disposer les câbles en bambou tressé qui leur servent à se haler.

A peu de distance, sur leur gauche, le courant roule avec violence; mais là où elles sont, elles n'en subissent aucunement l'effet.

Les câbles de halage, au nombre de trois, quatre ou cinq, suivant la dimension de l'embarcation, partent de l'avant de la jonque, un peu sur tribord, pour venir aboutir aux jetées dallées du village. Des haleurs, souvent plusieurs centaines, s'attellent sur eux au moyen de bricoles. Un homme est spécialement chargé, auprès d'une des bornes de pierre, d'embraquer pouce par pouce l'aussière au moment où elle cédera à l'effort des traîneurs.

Tout étant prêt, très doucement, très prudemment, la jonque s'éloigne de son poste d'attente et se livre au courant. Aussitôt les câbles raidissent. Avec la barre et le sao les pilotes maintiennent l'embarcation écartée du rivage, assez pour qu'elle ait son tirant d'eau, le moins possible cependant, pour éviter un trop fort courant.

Au signal que l'on fait du bord au moyen d'une sorte de petit tambour plat, les haleurs commencent leur besogne. Ce sont, en général, d'assez pauvres hères, rongés par la misère et l'opium, et parmi lesquels on compte beaucoup de femmes et d'enfants. Leur force individuelle n'est pas bien considérable; toutefois leur nombre est assez grand pour que l'on se rende compte de quelle puissance est l'effort de l'eau sur la coque de la jonque. Les chefs de cette armée

de misérables s'évertuent à grands cris, faisant parfois le simulacre de les frapper d'un fouet qu'ils tiennent à la main, mais j'ai remarqué qu'ils ne les touchaient jamais.

Le halage d'une jonque au-dessus du rapide dure ainsi souvent deux heures et plus. Les traîneurs restent parfois longtemps sans avancer; puis un coup de collier donné avec ensemble ou un ralentissement momentané dans le courant du fleuve leur permet de gagner quelques pouces que les hommes des bornes embraquent aussitôt. Tant que la jonque n'a pas doublé l'extrémité de la pointe de galets, elle ne court guère le risque, si l'amarre casse, si les haleurs mollissent, que de se voir entraînée à plusieurs kilomètres vers l'aval, de perdre son tour de passage et d'éprouver un sérieux retard.

Mais plus haut le danger devient grand d'être porté sur les roches. Nous en avons fait nous-mêmes l'expérience. Une jonque expédiée d'Itchang un mois auparavant, par les soins de la canonnière *la Surprise*, est venue se briser sur la pointe et l'on n'a pu sauver qu'une petite partie de son contenu. Nous allons constater les dégâts et prendre des mesures pour faire continuer sur Tchong-king ce qui peut être encore utilisable. Peu de chose en vérité. De six mois de vivres et 10 tonnes de charbon, il reste 84 sacs de ce dernier, des barriques de vin, quelques boîtes de conserves de viande et une douzaine de caisses de biscuit et de farine mouillée, leur contenu pourri et mangé des vers.

Quant à la jonque, complètement démolie, on n'a

même pas cherché à la réparer. Une moitié gît sur la rive, l'autre est déjà débitée en planches.

J'écris au commandant de l'*Alouette* pour qu'il assure le transport des vivres à Tchong-king et je fais porter au-dessus du rapide le charbon de Cardiff que nous embarquerons après le passage.

Le soir nous dînons à bord du *Kinsha* avec nos camarades anglais. Parmi ceux-ci se trouve le lieutenant de vaisseau Somerville, qui allait à Tchong-king prendre le commandement du *Woodcock,* cette canonnière qui s'y trouve déjà, et profitait du voyage du *Kinsha* pour rejoindre son poste. Il va continuer en jonque.

Le lendemain, 25 octobre, va être pour nous une dure journée. Nous avons vu l'*Olry* en route libre; que va-t-il donner maintenant lorsqu'on le halera?

Il faut ici, une fois pour toutes, que je dise exactement ce qu'on doit entendre par *rapide* et de quelle manière on réussit à le faire traverser à un bâtiment, soit qu'on le force à la vapeur sans s'aider du halage sur des amarres fixées à terre, soit qu'on utilise ce procédé.

On donne en effet souvent le nom de rapide à un passage où l'eau court plus ou moins tumultueusement parmi des roches qui embarrassent le lit du fleuve.

Un véritable rapide me paraît surtout caractérisé par une chute sous-marine combinée avec un resserrement de rives qui s'avancent l'une vers l'autre en pointes plus ou moins aiguës ou arrondies.

Ces pointes ne sont elles-mêmes que l'indice de l'extumescence rocheuse qui les prolonge sous l'eau

et crée la chute, parfois révélée à la surface par une dénivellation très nette.

Par suite de phénomènes hydrodynamiques que j'ai maintes fois constatés, mais que je n'arrive encore pas à m'expliquer très bien, il se produit, lorsqu'un bâtiment veut traverser un rapide en vitesse, un phénomène très singulier.

Lorsqu'il arrive à la partie plane, lisse, qui est à l'amont de la langue du rapide telle que je l'ai décrite plus haut, il semble arrêté comme par un mur. La vitesse qu'il pourrait réaliser en eau calme devient alors une question presque secondaire. Ce fait paradoxal a été nombre de fois constaté à bord de l'*Olry,* comme Plant lui-même l'avait fait sur le *Pioneer*.

Notre pilote raconte que, dans son voyage avec ce dernier bateau, il essaya deux fois de passer sans amarres : la première à toute vitesse, la seconde à demi-vitesse. Dans les deux cas il cessa d'avancer exactement au même point. Le *Pioneer* donnait à toute puissance 48 tours de ses roues, correspondant à une vitesse qui eût été de 15 milles en eau calme; pour redescendre, lorsque on vit qu'il était tout à fait impossible de passer, on dut réduire à 12 le nombre des révolutions.

Sur l'*Olry,* à diverses reprises, il nous est ainsi arrivé d'avoir à nous laisser culer au-dessous d'un passage que nous avions cru à tort franchissable sans amarres; il fallait diminuer de 210 à 60 le nombre des tours de la machine.

La question qui semble importer le plus pour rendre franchissable ou infranchissable un rapide à la machine



« L'OLRY » AU IÉ T'AN

seule, sans amarres, réside dans la disposition des pointes par rapport à la direction du courant.

Si la ligne qui joint les pointes, ce que nous avons pris l'habitude d'appeler la *diagonale,* est oblique par rapport au courant, le rapide a des chances d'être franchissable ; si elle est au contraire perpendiculaire, le passage devient bien plus aléatoire.

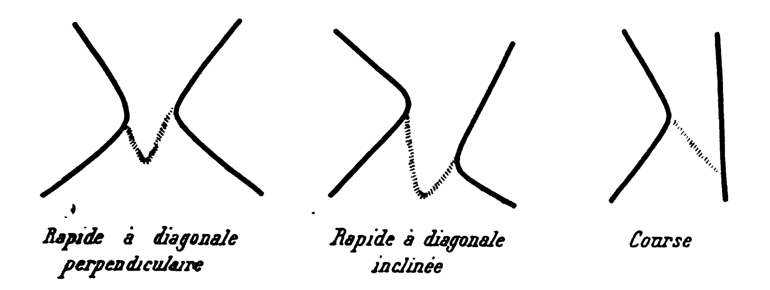
J'ajoute que certains rapides ne comportent qu'une pointe ; la saillie rocheuse plonge tout de suite, ne reparaît pas sur la rive opposée.

Ceux-ci sont évidemment encore plus aisés.

Généralement alors la pointe est recouverte de galets et ne montre pas le roc à nu.

Un tel type se rencontre surtout au-dessus de Tchong-king et dans le Fou-ho. Lorsqu'il présente en outre certaines particularités que je dirai en son temps, nous l'avons baptisé, faute d'un nom connu, de celui de *course.*

Voici trois schémas qui donneront une idée de ce que je viens de décrire.



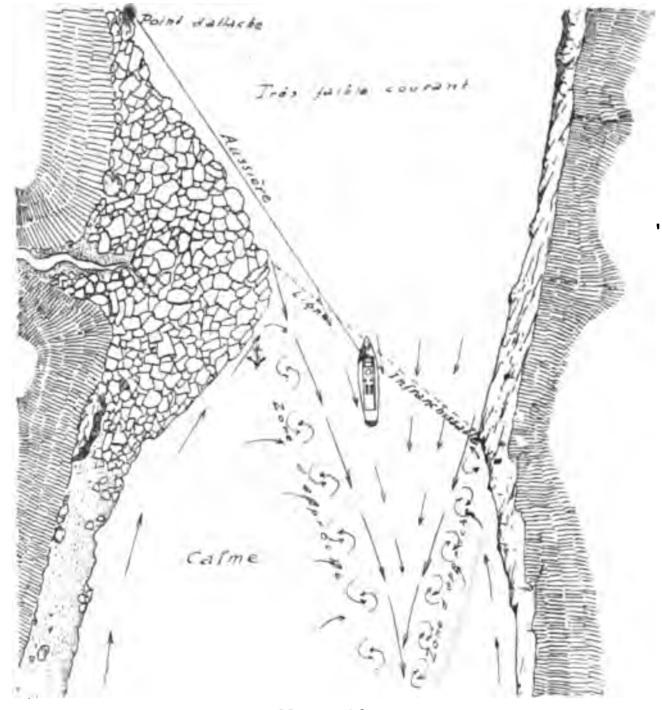
Rapide à diagonale perpendiculaire — *Rapide à diagonale inclinée* — *Course*

Rappelons enfin comment se présente l'aspect de l'eau dans le rapide.

En amont de la ligne des pointes l'eau est calme,

unie, à faible courant. Peu à peu sa vitesse s'accélère ; souvent une convexité de la surface indique la chute sous-marine ; elle se brise contre les saillies des rives, est renvoyée vers le milieu du fleuve, affectant la forme d'une langue cambrée, polie, affilée, bordée de volutes.

Entre les côtés de la langue et les rives des tourbillons des contre-courants s'entre-croisent et s'enchevêtrent. Enfin, en aval de la pointe, l'eau reste encore longtemps houleuse et agitée.



Un rapide.

Pour forcer le rapide, un bâtiment doit d'abord s'avancer aussi haut que possible, *sans entrer dans la*

langue, mais aussi sans se laisser entraîner dans la partie où règnent des contre-courants qui, le prenant par l'arrière, rendraient son gouvernail sans action et causeraient probablement sa perte.

C'est donc sur le bord de la langue, entre l'eau qui court rapidement d'un côté et celle qui s'agite en tous sens de l'autre, qu'il faut le maintenir. C'est là l'*approche* du rapide et la partie la plus périlleuse de la manœuvre.

C'est à grands coups de la barre, avec une rapidité et une précision considérables, en s'aidant de l'instinct du pilote chinois qu'on peut la tenter et la réussir.

Le bâtiment parvient ainsi jusqu'à la pointe, qui, lorsque la diagonale est inclinée, doit être la pointe amont. Puis il faut, avec le moins possible de gouvernail, en choisissant un moment favorable de calme relatif et surtout en prenant bien garde de tenir toujours l'avant bien tourné au courant; il faut glisser en quelque sorte le bateau dans la langue.

Cet instant est extrêmement périlleux. On conçoit que si le navire se présente un peu trop obliquement au grand courant, son avant recevra une gifle qui le fera pivoter irrésistiblement, et dès lors, pris par le travers, il sera emporté sans résistance possible.

Une fois le bâtiment engagé tout entier dans la langue, le gouvernail le tient facilement. Il n'y a plus là en effet de contre-courant, de sources et de tourbillons.

Mais il n'avance plus; il est, comme je l'ai dit, buté contre un mur.

Très doucement alors, avec le moins de barre possible, on traverse vers l'autre rive. Plus on ira lentement, mieux on réussira; et l'on conçoit qu'après les manœuvres brutales du début, il faille beaucoup de maîtrise de soi-même pour mettre assez de douceur à cette partie du passage.

Si la vitesse est suffisante, la diagonale assez inclinée, on arrive ainsi à échapper à l'étreinte de l'eau et l'on voit peu à peu le bâtiment gagner sur la berge, très lentement d'abord, puis plus vite à mesure qu'on rentre dans le bief de l'amont.

Mais fréquemment aussi on ne réussit pas, on ne peut dépasser la ligne de barrière et l'on atteint la rive sans gagner sur elle. Il faut alors repartir vers le milieu du fleuve par la manœuvre inverse et se laisser descendre, l'arrière le premier, en diminuant la vitesse jusqu'à laisser prédominer le courant, manœuvre plus aisée à dire qu'à exécuter.

En ce dernier cas il devient indispensable, pour passer, d'ajouter, à l'exemple des jonques, à l'effort des propulseurs celui de la traction sur une amarre.

Notre *Olry* a été disposé en vue de cette éventualité. Il porte sur l'avant un fort treuil à vapeur; nous lui avons en outre fait faire un mât très solide, et les poulies, les *apparaux* nécessaires ont été prévus, ainsi que de fortes aussières en acier.

Voici quelles sont les dispositions à bord :

Sur le plat-bord, renforcé par des équerres en fer et des tôles, de façon à présenter une grande résistance, est fixée une très forte poulie A. Un massif en

bois au pied du mât en reçoit une seconde B, et enfin une troisième C est accrochée à l'avant.

L'aussière qui vient de terre, où elle est attachée, passe dans A, dans B, dans C et vient s'enrouler sur la *poupée* du treuil, cylindre de fonte qui, en tournant, la forcera à rentrer à bord.

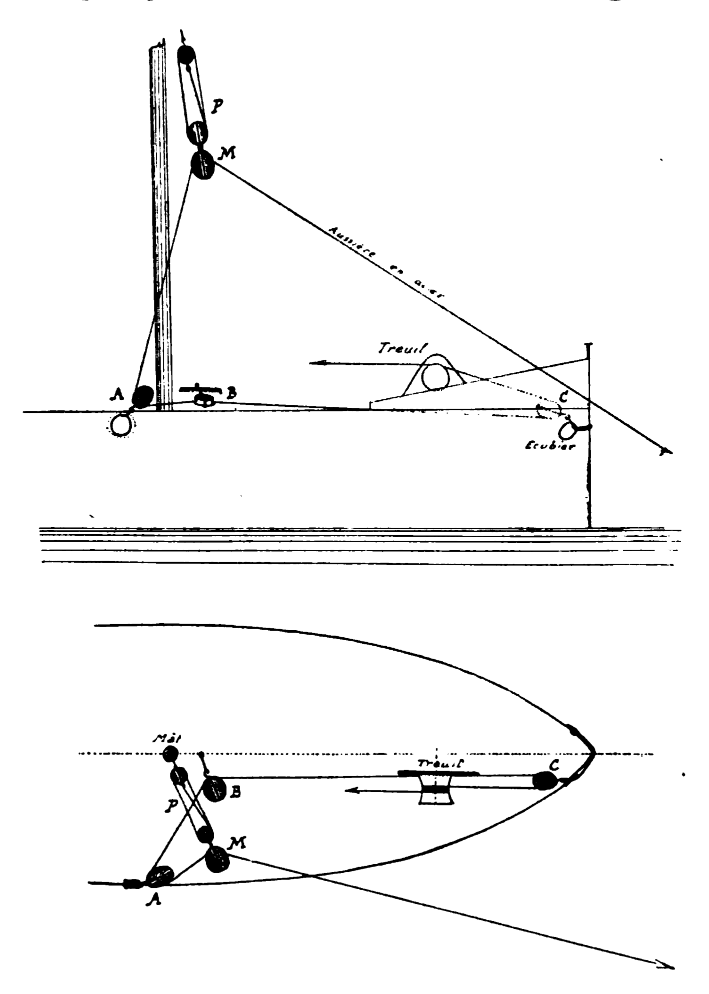
Mais ces aussières en acier sont lourdes et, à l'inverse des câbles en bambou des jonques, qui surnagent, elles coulent au fond, ce qui présente le grave inconvénient de leur permettre de s'accrocher dans les roches pointues et hérissées. L'opération serait alors complètement manquée si on ne réussissait pas à les dégager.

Pour parer autant que possible à cet inconvénient, nous avons un palan P fixé en tête de notre mât et qui se termine dans le bas par une poulie M où passe l'aussière avant de rentrer à bord en A.

Tant que l'amarre ne sera pas complètement raide et hors de l'eau tout entière, nous garderons la poulie M élevée pour tâcher de l'écarter du fond. Puis, à mesure que l'aussière raidira, nous la mollirons jusqu'au moment où nous pourrons définitivement nous en passer.

Ces détails, un peu longs, un peu trop techniques peut-être, étaient cependant indispensables pour faire comprendre une manœuvre que nous aurons à renouveler souvent. Je reviens à notre voyage, à notre lutte avec le premier grand rapide que nous devions rencontrer. Il nous ménage un début qui promet. Son nom Ié-t'an veut dire rapide sauvage. Il le mérite surtout aux fortes eaux; à la maigre, il est bien diminué. Aux

eaux moyennes, à l'époque où nous sommes, il ne laisse pas que d'être encore très dur et dangereux ;



mais on ne peut attendre plus tard, sous peine de trouver le Sin-long-t'an totalement impraticable.

Suivant l'époque, tel rapide devient ainsi terrible ou sans danger. Un des grands points est précisé-

ment de choisir celle où l'ensemble de leurs dangers est le moindre. Cette condition se présente aux moyennes eaux, généralement en mai et octobre. Nous sommes, nous, un peu en retard.

Dans la matinée du 25, nous disposons l'aussière qui va nous servir à nous haler.

En amont des jetées du village, nous fixons d'abord, en l'amarrant à deux énormes rochers de la rive, deux aussières en chanvre de Manille, travaillant ensemble, d'environ 200 mètres chacune et de 140 millimètres de tour.

Leur but est de donner une certaine élasticité qui manque aux câbles d'acier et de rendre aussi moins dangereux les chocs pour ces derniers.

A leurs extrémités, on fixe une aussière d'acier de 2 pouces de tour et de 400 mètres de longueur; c'est la véritable aussière de halage, celle qui doit rentrer à bord.

Au delà, un bout de 100 mètres de chanvre de Manille, pour faciliter l'opération de la prise à bord, qu'il faut faire au vol et comme on enfile un anneau au jeu de bagues. Le chanvre de Manille flotte sur l'eau.

Enfin, comme sécurité, nous doublons les deux aussières en chanvre, qui se fixent au rocher par un bout de câble en acier, pour parer à une rupture. Nous avons soin de le laisser plus long, puisque, si tout se passe normalement, ce n'est pas à lui de supporter l'effort.

Tout ceci, on le comprend, est fait avec le soin le

plus minutieux ; la moindre erreur pourrait causer un désastre.

On élonge le câble sur la côte. Quatre sampans répartis sur leur longueur, devront, de plus, le supporter pour l'empêcher de se prendre dans le fond, lorsqu'il viendra directement de son point fixe à bord.

Un dernier sampan porte le bout de l'aussière de halage ; celui-ci stationne au-dessous du rapide, les 100 derniers mètres de manille sont lovés à son bord. Lorsqu'il nous verra avancer, il se lancera dans le courant en se retenant à l'aussière, s'écartera de la côte assez pour que nous puissions l'accoster, ou du moins lui envoyer une corde légère, terminée par un sac de sable, qu'il fixera sur le bout de chanvre de Manille et par le moyen de quoi nous amènerons ce dernier à bord.

A 11 heures, les préparatifs sont terminés. Nous disposons à portée de la main un billot et une hache pour couper l'aussière, s'il en était besoin, ainsi que des *bosses* (bouts de corde qui servent à fixer momentanément une aussière).

A 1 heure, après le déjeuner, nous tentons le passage.

A terre, le quartier-maître de manœuvre Renevot surveille l'aussière et le point fixe, aidé de Tso et de l'interprète Tsang.

Nos sampaniers chinois sont dans le dernier sampan, celui qui doit nous donner le bout de l'aussière.

A bord, les hommes ont tous mis leur ceinture de sauvetage. Deux matelots sont avec Plant et Térisse à la barre. Sur le kiosque qui recouvre cette dernière, le

timonier Tatibouet est chargé du lance-amarres, cette ligne terminée par un sac de sable dont j'ai parlé.

Nous larguons les amarres qui nous retiennent à la rive et gagnons la lisière du grand courant, le bord de la langue, nous tenant dans les eaux agitées, mais sans retour de courant. Fong-mi, à côté de Plant, ne cesse de le prévenir des mouvements qu'il *prévoit* : port, starbord, steady. Il faut savoir ce qu'il veut dire pour comprendre ces mots anglais prononcés par une bouche chinoise.

Nous augmentons progressivement la vitesse, à mesure que le courant s'accroît. En même temps, le sampan de la pointe s'écarte de la rive; mais il faut tous les cris et les blasphèmes chinois de Plant pour le décider à s'en éloigner assez pour nous rendre notre manœuvre pas trop périlleuse. Il court, il est vrai, des dangers de plusieurs natures : nous pouvons le choquer et le couler en l'accostant de trop près, comme aussi, s'il n'a pas soin de se maintenir toujours bien droit au courant, il risque de chavirer.

Nous gouvernons sur lui et en arrivons à 5 mètres. Notre chef sampanier, Morrisson, essaye d'envoyer le bout de l'amarre, mais nous manque.

Heureusement, au même instant, le lance-amarre, habilement jeté par Tatibouet, tombe sur ses épaules, tel un lazzo.

Il le fixe rondement sur le bout de manille; on le hale du bord et on commence à rentrer l'amarre au treuil, le bâtiment *s'étalant* à toute vitesse, juste

à la marge du rapide. Vivement, nous pouvons nous emparer de l'aussière en acier et la virer au treuil.

D'abord, tout va bien. A mesure que l'aussière se tend, des hommes placés sur la berge, s'avançant dans l'eau aussi loin que possible, la dégagent des roches du fond. Bientôt les sampans qui servent à la soutenir sont entraînés vers la ligne qui joint le bâtiment au point fixe de terre.

L'effort cependant est déjà considérable, bien qu'il ne résulte que de l'action du courant sur l'amarre elle-même et non encore sur le bâtiment. A mesure que l'aussière raidit, nous mollissons progressivement le palan qui vient de la tête de notre mât. Trois ou quatre fois, elle prend dans le fond; mais un coup sur le palan, une légère embardée du navire réussissent à la dégager. Bientôt elle est claire, vient directement du point fixe à bord : le halage proprement dit commence.

Nous sommes à ce moment à environ 70 mètres de la rive gauche, un peu au-dessus de l'extrême pointe, dans la partie plane de la veine liquide, tenus à tribord devant par notre amarre avec un très léger angle de barre à gauche, les deux machines en avant à toute vitesse. La canonnière se tient parfaitement en équilibre, sans tendance à embarder. Un très léger mouvement du gouvernail suffit pour nous déplacer à droite ou à gauche.

A tribord du bâtiment, des hommes sondent continuellement avec des bambous, afin de nous permettre

de nous approcher le plus possible de la berge, sans risque d'échouage cependant.

Le treuil vire l'aussière de plus en plus lentement, car la puissance à déployer devient de plus en plus grande, à mesure que le bateau s'avance dans l'eau rapide et dénivelée. Bientôt il ne va plus que par à-coups, marquant un temps d'arrêt à chaque passage d'une manivelle au point mort.

Cependant, peu à peu nous avançons et je puis commencer à espérer que le passage se fera sans autre incident.

Soudain, la poulie fixée sur l'avant du bâtiment, la dernière où passe l'aussière avant d'aller au treuil, se brise en deux, fer et bois. Les morceaux en viennent contusionner du Boucheron et le quartier-maître fourrier Cras.

Par un bonheur inouï l'aussière mord sur elle-même à la poulie du treuil. Nous la *bossons,* c'est-à-dire nous la retenons au moyen de bouts en tresse plate et en fil d'acier.

Mais sur ce câble lisse les bosses mordent mal et glissent lorsqu'on veut dévirer le treuil pour dégager le câble.

Je crie sans cesse à la machine d'augmenter de vitesse pour atténuer l'effort. Un panache de flammes de trois mètres de haut sort de la cheminée, qui est rouge, et le feu prend dans des mannes à charbon qui sont dans la chaufferie, distantes cependant de plusieurs mètres de la chaudière.

Toutefois nous réussissons à empêcher l'aussière

de fuir; on la dégage, on la coupe, on met en place une autre poulie et le halage recommence.

Nous faisons encore une trentaine de mètres en avant lorsque, cette fois, c'est le croc de la poulie qui se rompt.

Nous sommes mieux préparés à l'accident et six bosses s'enroulent ensemble sur l'aussière. Mais ces câbles d'acier coupent comme des couteaux; les hommes ont les mains blessées, couvertes de sang qui coule sur le pont et jusque sur le treuil, où nous en avons trouvé ensuite des caillots cuits sur les cylindres.

A ce moment un incident qui, en d'autres circonstances, nous eût égayés. Nous n'avons plus de poulie; le croc de notre dernière est cassé, comme je l'ai dit; mais elle, du moins, est entière : il faudrait la fixer derechef à son poste.

« *A shakle!* » crie Plant de la passerelle — une manille! — On appelle ainsi, en terme de marine, une boucle de fer qui se ferme au moyen d'une tige traversant ses extrémités et en l'espèce peut remplacer notre croc brisé.

A shakle? Ni moi ni Térisse à la barre, ni du Boucheron à l'avant parmi ses amarres, à côté de son treuil, ne connaissons la signification d'*a shakle*. Nous nous regardons, interrogatifs, tandis que Plant frappe du pied, esquisse une mimique que nous ne comprenons pas plus.

Alors froidement, tranquillement, traînant une jambe contusionnée, du Boucheron va jusqu'à sa chambre, qui heureusement est tout à fait sur l'avant,

à côté du poste où l'on manœuvre. Il en extrait un gros dictionnaire anglais, un Elwall, et, un œil ne perdant pas de vue ses hommes, il le feuillette du doigt avec le même sang-froid que s'il eût été en train de faire une version.

Plant, littéralement abasourdi de ce calme plus que britannique, en lâche trois jurons où roulent les *bloody*.

Mais, hélas! notre manille n'a pas plus de succès que le croc. Cette fois nous sommes désarmés.

Pourtant il faut passer ou se perdre. Entre ces divers accidents nous avons avancé un peu, doublé la pointe; nous sommes entrés en dedans d'elle et il est impossible de revenir en arrière. Si nous le tentions, nous nous jetterions infailliblement dessus.

Nous n'avons plus que les deux premières poulies, celles que j'ai appelées A et B. Nous pouvons bien, il est vrai, prendre directement l'amarre à la sortie de cette dernière; mais le treuil n'est pas disposé pour agir ainsi avec sécurité. L'effort de l'arbre qui porte les poupées, au lieu d'être soutenu par toute la masse des supports, ne le sera plus que par les *chapeaux de coussinets,* pièces de métal peu robustes, tenues seulement chacune par deux boulons.

Essayons cependant : mêmes manœuvres de bossage, de dégagement de l'aussière. Du haut de ma passerelle, où je n'ai rien à faire, presque rien à dire, car du Boucheron conduit la manœuvre avec une précision, un calme dignes de tous les éloges, je vois en imagination, je vois littéralement l'aussière filant

tout à coup, fouettant, s'enlaçant en serpent aux jambes, aux corps en les coupant en deux. Comment cela n'est-il pas arrivé ? Comment nos chapeaux de coussinets ont-ils tenu ? Comment ? On a une étoile.

L'arbre en acier du treuil, de 80 millimètres de diamètre cependant, fut trouvé ensuite tordu d'une façon appréciable.

Et l'on essaye derechef de virer. Mais la pression a baissé aux chaudières, le treuil refuse et même un moment dévire.

— Chauffez ! chauffez à outrance ! et de l'huile aux fourneaux !

A ce moment notre maître mécanicien Grimaux, un homme de tout premier ordre, auquel nous devons beaucoup dans la réussite, car il a su conduire, sans jamais un seul accident, cet instrument défectueux que sont les chaudières de l'*Olry,* apparaît sur la passerelle et, en le voyant, je devine avant qu'il ait ouvert bouche que quelque chose arrive encore.

— Commandant, il n'y a plus que deux centimètres d'eau sur les tubes de la chaudière ; il faudrait alimenter.

Nous avons fait un bon plein avant le passage, mais le treuil évacue à l'air libre et ainsi nous perdons continuellement de l'eau.

Mais si nous alimentons, la pression va baisser encore ! Déjà nous sommes rendus à l'extrême limite où la puissance du treuil sur l'aussière, unie à celle des hélices, nous tient en équilibre sans avancer ;

mais du moins, jusqu'ici, sans reculer. Avec moins de pression le treuil devirera, manœuvre suprêmement dangereuse en elle-même, mais qui, en outre, nous jette sur la pointe.

Brûlés, noyés! voilà l'alternative. Ah çà! est-ce que nous sommes décidément une proie destinée au dragon du Ié-t'an?

— Je vous défends d'alimenter, sautez si vous voulez!

— Bien, commandant.

Alors, par bonheur, il me vint une idée. Entre le treuil et les hélices je pense que c'est, pour nous haler de l'avant, l'effet du premier qui est prépondérant. Il faut le faciliter. Ce qui manque au treuil, c'est la pression, parce que les machines prennent toute la vapeur :

— Diminuez l'allure jusqu'à faire remonter la pression!

Si je me trompe c'est la catastrophe. Puis, les hélices tournant moins vite, l'aussière va forcer plus encore.

— Du Boucheron, mon ami, toutes les bosses en place, et sérieusement, hein!

Dix minutes nous restons ainsi. A chaque instant, par le porte-voix je demande :

— Et la pression?

— Elle monte!

— Et le niveau?

— Il tient!

Nous rattrapons 120 livres. Essayons maintenant.

On recommence à virer. Notre câble d'acier de 400 mètres est formé de deux bouts de 200 mètres chacun reliés par une jonction, ce qu'on appelle en marine une *épissure,* qui marque un point de repère très visible.

Oh, cette épissure! Elle est bien restée vingt minutes, à 10 mètres de l'avant, avançant un peu vers nous, puis reculant pour avancer encore. J'en avais fait comme quelque chose de fétiche; une sorte de superstition m'était venue que si nous pouvions l'atteindre, la prendre à bord, nous étions sauvés.

Et de fait, nous y arrivons au moment où il ne nous reste presque plus d'espoir. Bien doucement d'abord, puis plus vite, plus vite, le treuil vire, nous gagnons, nous gagnons de façon appréciable cette fois. Maintenant la pression peut tomber quelque peu sans inconvénient. — « Ouf! Alimentez! »

Nous sommes hors de danger. A présent le bâtiment va à lui seul plus vite que le treuil ne peut rentrer l'aussière qui mollit.

On la coupe au moment où nous arrivons dans l'eau presque sans courant qui est au-dessus du rapide, et un instant après nous accostons en amont des villages, contre le banc de roches à pic nommé Itchang.

Le passage du Ié-t'an avait duré deux heures et demie.

Deux heures et demie pour faire six cents mètres!

En réalité j'aurais été incapable de dire si nous étions en route depuis dix minutes ou dix heures, toute notion du temps avait disparu en moi.



L' « OLRY » DANS LE IÉ-T'AN

Pour donner une idée de l'effort déployé, je dirai que notre première aussière en manille, longue de 200 mètres, celle qui était directement fixée aux roches, s'était allongée de 28 mètres. Le mou laissé dans le câble en fer de sécurité n'avait pas suffi et il avait encore fallu en filer 8 mètres environ.

Durant que nous nous débattions ainsi sur le bâtiment, nos existences suspendues, on peut le dire, à un fil sur le rapide, un tout petit incident, mais si amusant, si drôle, se passait à terre et — j'ai quelquefois l'esprit mal tourné — venait encore ajouter à ma joie d'avoir franchi heureusement le premier et non le moins dangereux des passages que nous avions à forcer.

Au moment où nous quittions notre mouillage, j'avais vu les officiers et la presque totalité de l'équipage du *Kinsha* se précipiter sur la rive et nous suivre tandis que nous avancions. J'avais aperçu de nombreux appareils photographiques braqués sur nous tandis que nous peinions au bout de notre aussière; mais ceci, on le pense, assez vaguement : j'avais alors tout autre chose à faire qu'à m'inquiéter des spectateurs.

Toutefois, au moment de l'accostage, me rappelant les camarades anglais, je criai au docteur, préposé à l'entretien de nos santés par la bonne table, en attendant qu'il eût — ce qui n'arrivera pas, je l'espère — à soigner nos maladies, de sortir du champagne, en prévision de visites.

Personne! Et bien que nous soyons demeurés au

mouillage d'Itchang le restant de la soirée et encore toute la matinée du lendemain et qu'il n'y eût pas 2 kilomètres entre nous et le *Kinsha,* pas un Anglais ne parut à bord.

Mais en revanche mon interprète Tsang avait le rire en coin du Chinois qui s'amuse follement en dedans et n'en veut rien laisser paraître.

Il me raconta — il comprend l'anglais — que tandis qu'il s'occupait à terre de faire manœuvrer les coolies proposés à l'amarre d'après les indications de Tso et de Renevot, il entendait les réflexions s'échanger : « Farceurs de Français! Ils sont fous! Ils veulent passer avec leur boîte à savon là où le *Kinsha* n'a pas pu! »

A mesure que, par notre longue station sans avancer, par l'agitation qui régnait à bord, il devenait plus manifeste que quelque chose arrivait qui contrariait notre passage, les remarques se faisaient plus moqueuses.

Puis le succès se décida, il fut visible que l'*Olry* avançait, qu'il allait forcer la passe. Alors ce fut le silence de la stupéfaction.

Lorsqu'enfin il ne put plus y avoir de doute, la déroute commença sans un mot.

Les appareils photographiques repliés reprirent le chemin du *Kinsha;* chacun prit presque le pas de course pour s'en retourner...

La conversation de Tsang s'arrête là.

N'insistons pas : Ta-tong-t'an, Kong-lin-t'an, Sin-t'an, Ié-t'an, voilà déjà quelques-uns de nos bons amis des Douanes dites impériales chinoises d'Itchang qui ne gagneront pas leur poule.

Le triomphateur du jour était en définitive notre bon et brave Plant. Ses habiles manœuvres, l'ingéniosité de ses préparatifs, son sang-froid avaient eu raison de toutes les difficultés qu'un bâtiment insuffisant faisait craindre de voir insurmontables; nous pouvions avec plus de confiance envisager l'avenir.

L'équipage de l'*Olry* avait été splendide d'assurance et de courage. Sur son avant si étroit, si encombré, les hommes n'eussent pu se garer si l'aussière se fût mise à filer, et il y aurait eu sûrement des morts à déplorer, broyés ou jetés à l'eau. Tous nos braves gens étaient plus ou moins écorchés, contusionnés; de leur côté les mécaniciens et les chauffeurs étaient à bout de forces, mais en somme rien de grave et qu'un peu de repos et quelques soins ne dussent remettre.





GORGES SUR LE HAUT YANG-TSÉ

CHAPITRE III

AU SE-TCHOUEN. — VOYAGE A TCHONG-KING

Le Pa-teou-t'an. — Passage du Nieou-keou-t'an. — L'avarie du *Woodlark* — Le Tsing-tchou-piao. — Désagréable surprise. — Nous entrons dans le Se-tchouen. — Le Pao-tse-t'an. — Notre demi-tour. — Sauvés bien juste. — Le tub du docteur. — Koei-tcheou-fou. — Cadeaux et visites. — Les cartes de visite chinoises. — Mon nom chinois. — Koei-fou, ville des plaisirs. — Le charbon local. — Avarie sur avarie. — Le Hao-kan-t'an. — Le Miao-ki-tse. — Yun-yang-hien. — Le Sin-long-t'an, rapide récent. — Presque au bout de nos peines. — Pan-tou et son temple. — La Porte de la fin des dangers. — Le Bouddha guérisseur. — Le Hou-t'an. — La brume nous arrête. — Tchong-tcheou. — Réflexion amusante d'un vieux séminariste. — Fou-tchéou. — Feux de cheminée. — Arrivée à Tchong-king. — Les Anglais et la douane impériale veulent nous jouer un bon tour. — Long-men-hao. — Se-tse-chan. — Ouan-kia-to.

Dans la matinée du 26 nous reprenons notre matériel et appareillons à midi. A 1 heure 35, nous passons

le Pa-teou-t'an, petit rapide que nous forçons sans avoir besoin de recourir au halage.

De très forts tourbillons, une eau rapide marquent surtout cette place. Une jonque chinoise qui est devant et se fait haler le long de terre casse soudain son amarre, tombe en travers, et arrive rapidement sur nous. Nous devons faire une forte embardée pour la parer, manœuvre toujours dangereuse dans un rapide.

Un instant après nous nous amarrons à la berge à Mang-che-che, en dessous du Nieou-keou-t'an (rapide Bouche de bœuf).

Nous profitons de l'après-midi pour disposer les aussières en vue du passage du lendemain.

Un brave petit mandarin militaire, commandant une canonnière chinoise, nous aide de son mieux.

Le Nieou-keou-t'an est moins violent, moins long que le Ié-t'an; il n'est peut-être pas moins dangereux.

Sur les roches de la berge se lit le nom de la canonnière anglaise *Woodlark* peint en grosses lettres. C'est le souvenir d'un accident qui faillit être fatal à ce bâtiment.

La caractéristique du Nieou-keou-t'an réside dans des *sources,* colonnes d'eau qui semblent monter du fond, se déverser sur une extumescence lenticulaire qui peut varier de 3 à 50 mètres de diamètre et à la suite de quoi les tourbillons, les contre-courants se produisent de la façon la plus irrégulière.

On peut passer le Nieou-keou-t'an soit par la rive

droite, soit par la gauche. Un écueil qui émerge à la maigre, mais est actuellement couvert de 10 pieds d'eau, divise le fleuve en deux chenaux. Le *Woodlark* avait pris celui de la rive gauche. Mais, soit qu'il se fût trop approché de la berge, soit que le contre-courant qui règne le long de celle-ci se fût étendu plus en dedans que de coutume, une masse d'eau animée d'un mouvement ascendant vers l'amont vint choquer son arrière.

Le gouvernail devenant sans action, l'avant fut pris dans le courant et, brusquement dévié, le bâtiment fut précipité vers l'autre rive, où il se défonça l'avant. Il fallut vingt jours de travail acharné pour le mettre en état de reprendre sa route.

Nous, nous allons passer le rapide en longeant la rive droite. Les tourbillons y sont peut-être plus violents, mais il y a moins à craindre des mouvements anormaux de l'eau qui ont failli causer la perte du *Woodlark*.

La rive droite est rocheuse, élevée, en forme de falaise. C'est au sommet que nous tournons autour de deux gros rochers les aussières de manille. Comme au Ié-t'an nous élongeons ensuite le long de l'arête de la falaise 400 mètres d'aussière en acier. Cent mètres en seront lovés dans le sampan et le tout sera terminé par un bout d'aussière maniable pour faciliter la prise à bord.

Partant d'un point élevé, l'aussière vient très bien et les chances de la voir s'engager dans les roches du fond sont fort diminuées.

Mais la difficulté réside en ce que le sampan qui en supporte le bout ne peut plus, comme au Ié-t'an, pousser au large de la rive et venir nous porter le bout à une distance assez grande pour donner quelque latitude à nos manœuvres. Il faut s'approcher de la falaise à quelques mètres, au milieu de tourbillons violents. La moindre embardée risque de jeter le bâtiment à la côte.

Toutes nos dispositions sont prises à 6 heures du soir.

Le 29, à 8 heures et demie, tout étant prêt à terre, le sampan ayant à bord l'extrémité de l'aussière, nous attaquons le Nieou-keou-t'an.

Nous avons pris sur l'*Olry* quelques précautions supplémentaires; notamment nous avons étançonné notre treuil aux points faibles par des *cabrions,* morceaux de bois dur de dix centimètres d'équarrissage.

A l'arrivée dans les tourbillons, l'eau nous choque violemment et rejaillit sur le pont, malgré la toile que nous avons mise à l'avant pour prolonger le bordage. Nous faisons embardée sur embardée. Fong-mi ne cesse de crier des ordres, et la barre doit être mise alternativement et à grands coups d'un bord et de l'autre. Ces mouvements du gouvernail ralentissent la vitesse, et à un moment même le courant, plus puissant que nous, nous entraîne.

Nous arrivons cependant à franchir cette dangereuse place et à nous rapprocher, doucement et prudemment du sampan; mais nous avons bien du



HALAGE D'UNE JONQUE AU HIA-MA-T'AN

mal à l'accoster d'assez près pour prendre l'aussière. Trois fois le lance-amarre est jeté sans succès; enfin à la quatrième il tombe à bord de l'embarcation et nous pouvons embraquer la petite aussière de manille.

Mais ici, une autre difficulté. On a fait trop grosse l'épissure qui l'unit à l'aussière d'acier, et elle ne peut passer dans la poulie : il faut couper; mais ainsi si le bâtiment a le moindre mouvement de recul, nous sommes obligés de lâcher tout et de tout recommencer, sans compter que la descente, l'arrière le premier, dans la place tourbillonneuse, ne se fera pas sans peine.

Un bon coup de collier des machines nous sauve. Nous amenons à la main assez d'amarre pour la tourner au treuil et commençons le halage.

Il n'est pas très dur; nous gagnons bientôt sur l'aussière; on la coupe, et nous nous accostons au-dessus du rapide.

Aucun accident n'a marqué notre passage. C'est un vrai bonheur, car sur cinq passages de bâtiments (deux du *Pioneer,* un du *Woodlark,* un du *Woodcock,* un de l'*Olry),* trois ont été marqués par des aventures qui eussent pu être fatales.

J'ai raconté ce qui advint au *Woodlark.* Le *Woodcock,* de son côté, avait touché du travers, et le *Pioneer,* à sa première traversée, s'était démoli des pales de sa roue bâbord.

Un bateau rouge chinois salue de trois pétards notre heureux succès.

Nous trouvons au-dessus du Nieou-keou-t'an une jonque de charbon que j'avais expédiée d'Itchang. Nous lui prenons la moitié de sa cargaison et je renvoie le reste avec une lettre au chef de Pa-tong-hien, sous-préfecture qui se trouve un peu en amont de nous, en le priant de nous le garder. Ce sera pour la montée de la chaloupe.

Nous repartons de nouveau à 3 heures; une heure après, nous défilons devant Pa-tong-hien. Jusqu'ici le fleuve est assez facile; mais un peu en amont, un retrécissement entre des bancs de galets au passage nommé Tsing-tchou-piao crée une sorte de petit rapide. Forts remous, courant violent.

Cependant nous n'avons pas douté un instant de pouvoir le franchir en vitesse. Le Tsing-tchou-piao ne porte même pas le nom de t'an (rapide). Plant n'y a jamais éprouvé la plus petite difficulté.

C'est donc avec une parfaite tranquillité que nous l'abordons par la rive droite, tentant de doubler la pointe de gros galets.

A notre grand étonnement, nous n'avançons pas. Nous essayons de traverser suivant la manœuvre déjà décrite; aucun succès. Nous revenons vers la rive droite : nous n'atteignons même pas le point où nous étions précédemment parvenus. Nous tentons encore de traverser : peine perdue, bien que nous nous avancions le plus près possible de la berge par une profondeur de sept pieds.

Une aussière nous est absolument indispensable, mais rien n'a été préparé.

Par bonheur, un bateau rouge est accosté en dessous du rapide, et les soldats chinois qui le montent suivent depuis un instant nos efforts infructueux. On leur fait signe ; Tso leur crie des ordres : ils arrivent à notre secours.

Quelques haleurs prennent l'air sur la côte ; les soldats les réunissent, nous nous approchons le plus près possible et, après nombre d'essais infructueux, on réussit à leur jeter le lance-amarre, par le moyen duquel nous leur faisons parvenir le bout d'une aussière.

Comme il n'y a personne à terre pour guider les efforts de nos auxiliaires improvisés, ils procèdent assez maladroitement. Une première fois leur amarrage autour d'une roche est mal fait et ne tient pas ; une seconde, c'est la roche trop légère qui cède et s'arrache du sol. Puis nous sommes forcés de leur faire porter plus haut le point de fixation.

Chaque fois nous nous halons un peu ; mais chaque fois aussi nous culons dans l'intervalle, malgré les machines à toute vitesse, rasant de notre flanc tribord de gros cailloux dont nous devons nous écarter avec des bambous.

Enfin, à la quatrième ou la cinquième reprise, nous réussissons à gravir la pente du rapide, à dépasser le point d'arrêt, à franchir le mauvais pas et nous allons accoster à la berge.

Le 28 octobre, nous passons sans incident, et sans avoir besoin de nous servir d'aussière, toute la série des petits rapides qui précèdent les gorges de Ou-chan.

Nous arrivons à les forcer à la vapeur seulement, mais bien juste. Chaque cône de déjection, apport d'un torrent, nous offre ainsi une difficulté nouvelle. Les courants sont relativement moins violents; mais des tourbillons et des remous encombrent le cours du Yang-tse.

A 10 heures 30, à Pei-che, nous quittons la province du Hou-pe pour entrer dans celle du Se-tchouen.

A midi nous entrons dans les gorges de Ou-chan, splendide faille, taillée comme au couteau dans le massif de roches; à 2 heures 45, nous mouillons à Ou-chan-hien, un peu en amont du village et sur la rive gauche.

J'envoie immédiatement prévenir le sous-préfet qui commande en cette ville de bien vouloir expédier deux bateaux rouges au rapide Pao-tse-t'an. Plant espère le forcer à la vapeur, mais ne peut l'affirmer. Si nous n'y réussissons pas, nous enverrons une amarre à terre comme dans le Tsin-tchou-piao.

En attendant, nous préparons le passage du Hia-ma-t'an (rapide *Descends de ton cheval*).

Le lendemain, à sept heures, nous faisons route. Grâce à notre aussière, nous traversons le Hia-ma-t'an sans difficulté. Manœuvre classique sur laquelle il serait oiseux de revenir. Du premier coup nous avons l'amarre, le halage est aisé.

Nous forçons encore le Kao-t'an sans encombre et nous voilà tout fiers et heureux de voir derrière nous s'évanouir les difficultés dont nous espérions à peine, au début, d'être maîtres.

Hélas! pour l'*Olry*, la roche Tarpéienne faillit de bien peu, ce jour-là, être près du Capitole

A 10 heures 45, nous arrivons au Pao-tse-t'an.

J'ai dit que j'avais demandé au sous-préfet de Ou-chan d'y envoyer deux bateaux rouges pour nous aider au besoin. Un seul est en station, accosté à la berge, et ne paraît pas avoir reçu d'ordres particuliers à notre égard. Son équipage nous regarde curieusement; mais, malgré nos sifflets, ne fait pas un mouvement.

Cependant, le rapide, bien que très tourbillonneux, ne paraît pas fort violent. Nous nous résolvons à tenter de le forcer à la vapeur, sauf, si nous n'y réussissons pas, à nous laisser culer, manœuvre peu difficile, car il est droit et clair de tout écueil; à nous accoster au-dessous en un point commode et à disposer une aussière.

Nous faisons la manœuvre habituelle; nous avançons près de la rive gauche, à la limite du grand courant, sur le bord de la langue, sans entrer dans celle-ci, sans pénétrer dans le contre-courant qui remonte de la rive.

Soudain, au-dessus des blocs de roches de la pointe qui crée le rapide, nous apercevons la mâture de trois jonques qui descendent, se laissant aller au fil de l'eau.

Je dois dire que jusque-là nous avons toujours pris le soin, à chaque passage, d'expédier bien en avance, au-dessus de chaque rapide, des soldats chinois chargés d'arrêter les jonques descendantes et

de les faire accoster. Un des grands dangers de la navigation est précisément le risque de se heurter avec une de ces lourdes et peu maniables embarcations chinoises à quelque détour de fleuve, à quelque rapide, là où on ne peut se voir d'assez loin pour manœuvrer à temps.

Le manque de parole du sous-préfet de Ou-chan nous a obligés ici à nous écarter de notre habituelle prudence, et mal nous en prend, car, malgré que les jonques fassent force de rames dès qu'elles nous ont vus, elles viennent droit sur nous.

Nous ralentissons pour leur donner le temps de descendre le rapide avant que nous entrions nous-mêmes dans la langue et, sans doute sous l'empire de la préoccupation de leur laisser le chenal libre, peut-être le pilote se rapproche-t-il de la rive gauche un peu plus qu'il n'eût fallu.

Les jonques nous croisent presque à toucher.

A ce moment je lance les machines à toute vitesse et nous attaquons le rapide.

Soudain, sans que rien l'eût fait prévoir, un tourbillon d'une puissance irrésistible venu des abîmes du fond crève à la surface sous notre arrière. L'eau prend les mouvements les plus désordonnés, remonte à contre-sens du courant normal, et rend le gouvernail sans effet à l'instant précis où notre avant pénètre dans la langue.

Bien que la barre soit instantanément mise à droite toute, nous embardons sur bâbord jusqu'à nous placer perpendiculairement à l'axe du fleuve.

Mais alors, n'ayant plus le courant pour l'empêcher d'avancer, la canonnière, sous l'effort des machines lancées à toute vitesse, fait un bond et se jette vers la rive droite.

Je me précipite sur le transmetteur d'ordres et je signale aux machines : « En arrière, à toute vitesse ! » En même temps je crie à Plant : « *Hard over!* changez rondement! », pour faire mettre la barre à gauche toute.

Notre seule chance est en effet maintenant de tourner assez vite pour faire un tête-à-queue complet avant d'être à la côte.

Par bonheur les mécaniciens exécutent sans hésitation mon ordre; mais dans cette manœuvre les manomètres se coincent au delà de 160 livres, pression maximum qu'ils peuvent marquer : nous aurions dû sauter (1).

L'*Olry* demeure le jouet des remous; en dépit des

(1) Sauter! La catastrophe, qui nous a menacés durant dix-huit mois, à chaque voyage finit par se produire. Elle devait éprouver mon malheureux successeur, le lieutenant de vaisseau Audemard; et pour qui connaît cet officier on peut être sûr cependant qu'il n'y eut rien de sa faute; de lui à moi il n'y eut que la différence de *chances*.

Voici un passage de la lettre qu'il m'écrivit peu après :

« ... Bref, après le passage de Ya-tchou-ya, à six milles de Na-ki-hien, alors que la pression était à 122 livres seulement, la chaudière tribord éclate et brûle quatre mécaniciens et un chauffeur chinois. Aussitôt la vapeur s'échappe de tous les bords, le charbon passe par la cheminée et tombe en pluie de feu sur le spardeck, brûlant les tentes, les chaises, la cloison du carré, etc.

« Au même instant les malheureux mécaniciens poussent des cris déchirants et rampent sur le pont horriblement mutilés, les chairs pendantes et les vêtements en feu.

« La sécurité du bâtiment passant avant tout, pour éviter une catastrophe plus terrible encore, j'ai dû abandonner momentanément les blessés et mettre tout le monde à la manœuvre.

« Les chaudières vidées, les machines stoppées, profitant du peu de vitesse

machines parties en arrière, nous nous approchons à toucher les roches de la rive droite; mais nous nous arrêtons avant d'être jetés sur elle. Tout n'est pas fini cependant; le courant, nous prenant par le travers, nous emporte vers un groupe d'écueils. Nous tombons de tourbillon en tourbillon, et, sous leur effet, la canonnière s'incline tellement que l'eau embarque par-dessus le plat-bord.

Nous essayons d'éviter les écueils en faisant en avant à toute vitesse, mais c'est peine perdue; nous n'eussions certainement pas réussi si un nouveau tourbillon, dans les spires duquel nous sommes saisis, ne nous eût pas remis droits dans l'axe du fleuve. Nous avions fait un tour complet.

Nous faisons remonter un peu la pression; mais, cette fois, nous n'essayons pas de franchir sans amarre.

Mais aucune disposition n'est prise. Seul, un Chinois, un chef de haleurs, je pense, se détache du bateau rouge. On lui fait passer le bout d'une amarre; il la déhale, mais, Dieu! que c'est long! Il l'amarre enfin à terre, la fixe à une roche; nous virons au treuil et passons.

Nous l'échappons belle, et pas un de nos hommes qui n'ait senti le danger. Le maître mécanicien Grimaux, qui se trouvait près de la claire-voie ouvrant sur le pont, en même temps qu'il donnait l'ordre de

qui nous restait, je me suis dirigé sur la berge pensant m'y échouer. Nous ne l'atteignons pas.

« Je mouille et *miraculeusement* l'ancre croche assez fort pour nous tenir en attendant d'être amarrés avec des aussières. »



L' « OLRY » DANS LES GORGES DU KOEI-FOU

mettre en arrière à toute vitesse, a eu là présence d'esprit de fermer la porte pour que les mécaniciens qui sont devant les machines ne s'aperçoivent de rien d'extraordinaire et fassent la manœuvre avec plus d'attention et de présence d'esprit.

Pour ce qui est du docteur Negretti, il se trouvait, au moment où nous atteignions le rapide, dans sa chambre, en train de prendre un tub.

Au coup de roulis que donna le bâtiment en tombant en travers il vit, chose fréquente à la mer, mais qui ne laissa pas que de le surprendre sur un fleuve, l'eau du baquet se répandre sur le plancher.

Ce fut dans le costume sommaire d'Adam ou à peu près qu'il ouvrit sa porte, juste à temps pour voir les roches de la rive défiler à un mètre de lui.

Après quoi, sans plus d'émotion, il la referma pour continuer ses ablutions.

Notre aventure, en tous points semblable à celle du *Woodcock* au Nieou-keou-t'an, prouve bien ce que j'ai dit des vraies difficultés de la navigation du haut Yang-tse. Il est à noter que le Pao-tse-t'an est un rapide clair, relativement aisé, et que pareil accident eût parfaitement pu nous arriver des dizaines de fois en cours de route. Tout ce qui, en chinois, se nomme *t'an* est un rapide, grand ou petit, facile ou difficile. Ils sont comme cela une cinquantaine entre Itchang et Tchong-king; chacun d'eux a son régime, modifiable par une hausse ou une baisse du niveau même faible, soit en amont, soit en aval. Aucun n'est abso-

lument inoffensif pour un bâtiment à vapeur toujours exposé à rencontrer un tourbillon anormal, un contre-courant inattendu et soudain ; à se trouver à la merci d'un faux coup de barre involontaire, d'une seconde d'inattention. C'est là véritablement une navigation diabolique qui brise les nerfs, et ceux qui l'ont pratiquée peuvent seuls soupçonner quels moments d'angoisse elle donne à tous et en particulier à celui sur qui pèse la responsabilité.

A 3 heures 15, nous atteignons Koei-tcheou-fou.

Un sampan nous accoste et porte les envoyés du préfet de la ville et ses cadeaux.

Préfet est le mot dont on se sert communément parmi les Européens pour désigner le mandarin civil qui gouverne un *fou*.

La division provinciale de la Chine est intelligente et dénote la preuve de cet esprit administratif des anciens Chinois dont leurs fils dégénérés n'ont guère conservé que la carcasse extérieure.

L'empire est divisé en provinces. Chacune d'elles comprend un certain nombre de *tao;* le *tao* est partagé en *fou* (préfectures) et le *fou* en *hien*.

Le fonctionnaire qui commande à un tao s'appelle *tao-taï;* à un fou : *fou-tche* (préfet) ; à un hien : *hien-tche* (sous-préfet).

Le messager du préfet monte à notre bord avec ses présents. Ce sont, portés sur des plateaux peints en rouge et dorés, des agneaux, des poulets, des canards, des gâteaux et des fruits, le tout accompagné de la carte de l'envoyeur, rectangle de papier rouge où

sont peints les caractères de son nom. La grandeur de la carte, la grosseur des lettres doivent être proportionnées au rang du personnage qu'elle représente.

Dans les formes de la civilité chinoise, le messager du mandarin excuse son humble maître de l'indignité des cadeaux qu'il ose présenter au très grand homme que je suis.

Ce à quoi il est correct, et je n'y manque pas, de répliquer que, bien au contraire, l'Excellence fait un trop grand honneur à mon Humilité; que ses cadeaux sont trop beaux et nombreux et que mon misérable estomac ne saurait les consommer; qu'en conséquence, et uniquement pour lui faire honneur, je me permettrai seulement d'en prendre une toute petite partie.

Là-dessus, en effet, je refuse comme il convient la majeure part des présents et, avec un bon pourboire au porteur, je retourne le restant et une carte chinoise à moi.

Car j'ai une carte et un nom chinois. Ce dernier, composé correctement des trois caractères *hou*, *eul*, *se*, qui traduisent vaguement Hourst pour une bouche chinoise, m'a été donné par le général Tcheng-ki-tong, bien connu en France.

Un fin lettré chinois appréciera à sa juste valeur le petit tour de force littéraire que ces trois caractères réalisent. « Hou eul se » veulent en effet signifier « militaire et savant », jolie devise pour un explorateur. En outre, le caractère *hou* est un des cent noms de famille chinois.

Je vais à terre faire visite au préfet. Une chaise verte m'y attend avec des porteurs et des soldats d'escorte pour écarter la foule.

Une chaise verte? Mon rang m'oblige à voyager dans un véhicule de cette couleur.

C'est une boîte vitrée sur trois faces, ouverte sur la quatrième, où on est assis d'une façon inconfortable. Deux longs bâtons flexibles la supportent et quatre vigoureux coolies l'enlèvent et partent au petit trot à travers les ruelles tortueuses, bordées de magasins aux enseignes laquées, ornés d'énormes lanternes multicolores.

Koei-tcheou-fou, ou, comme on l'appelle plus communément, Koei-fou, est une grande ville murée.

Elle constitue, comme durée sinon comme distance, le milieu de la route entre Itchang et Tchong-king.

Aussi les jonques ont-elles coutume de s'y arrêter à la montée et d'y passer un jour de repos.

De repos? Il faut s'entendre. La halte de Koei-fou est, pour les mariniers chinois, pour ceux du moins qui ont quelque argent, rien moins que reposante.

Comme dans nos grandes villes maritimes, Marseille, Gênes ou Anvers, il s'est constitué à Koei-fou un centre de *plaisirs* plus brutaux que délicats : concerts, chanteuses, cabarets, fumeries d'opium... et le reste, où les marins dépensent sans compter, selon la coutume de tous les marins du monde, un argent d'autant plus facile à mettre en mouvement qu'il a été gagné au prix de plus de dangers et de peines.

Jusque sur la berge, dans des cases de nattes et de

bambous qui s'élèvent en un clin d'œil dès que l'eau en se retirant laisse une place libre, on débite des tasses de thé, des verres d'eau-de-vie de riz. Des théâtres en plein vent appellent la foule par les glapissements d'acteurs et de jongleurs vêtus de couleurs voyantes. Il en résulte un grouillement, un remue-ménage qui assourdit.

Inutile de dire que l'*Olry* devient un centre de curiosité qui fait tort aux autres attractions. De nombreux sampans chargés de têtes jaunes fourmillent le long du bord. Pour mettre quelque frein à la curiosité chinoise, qui ne connaît aucune borne, aucune gêne, il nous faut parfois, comme par hasard et sans le faire exprès, doucher les indiscrets d'un jet de la pompe à vapeur, ce qui excite les rires et les moqueries parmi ceux qui ne sont pas atteints, sans pourtant les empêcher trop de venir un instant après se faire soumettre au même traitement.

Nous trouvons à Koei-fou une jonque chargée de cardiff; j'en profite pour débarquer et faire mettre en dépôt à terre ce qui nous reste de charbon du pays acheté à Itchang. Ce dernier combustible nous a donné d'assez piètres résultats. Il brûle facilement, dégage du calorique, mais encrasse les grilles des fourneaux, de telle façon qu'au bout d'une heure et demie, deux heures au plus, il faut procéder à un nettoyage complet, durant lequel la pression et par conséquent la vitesse tombent beaucoup.

Je suis assez inquiet, car j'ai télégraphié à Tchong-king de me faire parvenir 45 tonnes de charbon local,

voulant autant que possible économiser le cardiff, qui revient extrêmement cher, et je me demande ce que ce combustible donnera.

Toutefois, Plant m'affirme qu'à bord de son *Pioneer* il a toujours été très satisfait du tchong-king. Il est vrai qu'il avait d'autres chaudières que celles de l'*Olry*.

Le 30, dans l'après-midi, nous quittons Koei-fou avec l'intention de passer le Hao-kan-t'an ; mais, au bout de quelques minutes de marche, le joint du tuyau de prise de vapeur sur le coffre à vapeur de la chaudière bâbord fuit sérieusement. Il serait par trop imprudent de se lancer dans un rapide avec la perspective d'être forcé de mettre bas les feux d'une chaudière si l'avarie s'accentuait. Nous nous amarrons à la berge et les mécaniciens travaillent toute la nuit à refaire le joint. Comme la chaudière reste encore très chaude, ils sont obligés, pour passer par l'intérieur les boulons qui tiennent le joint, de s'envelopper les mains de chiffons mouillés sur lesquels on fait couler de l'eau goutte à goutte.

Nous recevons un fort coup de vent qui remonte le lit du fleuve.

Nous passons le lendemain le Hao-kan-t'an au moyen d'une aussière.

La navigation est difficile; les tourbillons deviennent très violents en approchant du rapide, qui est assez fort. Cependant, grâce à la brise qui la pousse,

nous apercevons une jonque qui la remonte avec pas plus de vingt haleurs pour la tirer.

Nous élongeons l'aussière, qui malheureusement se prend dans le fond. Nous sommes toutefois assez avancés pour qu'un bon coup de collier des machines nous permette d'achever le passage ; mais nous devons couper notre amarre, dont nous perdons 60 mètres.

Nous devons encore nous aider du halage pour franchir le Hoang-che-tsoeï.

Nous nous amarrons à 4 heures en dessous d'Eul-tao-ki et disposons l'aussière pour passer le San-koei-che.

Le 1er novembre, nous surmontons celui-ci ; puis le Miao-ki-tse, violent, tourbillonneux, avec un halage plus pénible peut-être que celui du Nieou-keou-t'an. Le fleuve dans cette partie de son cours n'est qu'une succession incessante de rapides grands ou petits, sauf pendant trois ou quatre milles au-dessous du Tong-yang-tse, où il court vite, mais droit et sans dénivellations.

A 1 heure 20, Plant réussit à franchir le Tong-yang-tse à la vapeur seulement. Profitant de ce que la partie abritée par la pointe s'avance plus haut à la rive gauche qu'à la droite, qu'il y a même un contre-courant, il lance le bâtiment à toute allure le long de cette berge dont les roches défilent à quelques mètres de nous avec une rapidité émotionnante.

Grâce à la vitesse acquise, la canonnière entre carrément dans le grand courant, qu'elle traverse légèrement en biais, reculant un peu, mais pas assez pour ne pas échapper au courant de la rive droite. C'est

bien là le maximum de ce que l'*Olry* est capable de faire sans amarre.

Nous dépassons sans nous y arrêter la pittoresque ville de Yun-yang-hien. Ses toits multicolores, ses façades de yamens en céramique alignés en bordure sur la berge, font l'effet le plus coquet. En face, sur la rive droite est le temple de Yu, empereur légendaire de la Chine ancienne.

C'est en réalité un charmant édifice avec ses toits de tuiles vertes et sa pagode à deux étages. Un vieil escalier moussu, bordé d'arbres centenaires baigne son pied dans le fleuve.

On passerait certainement quelques heures agréables à l'ombre des frondaisons des figuiers accrochés aux roches; mais des besognes plus pressantes nous appellent.

Un dernier grand rapide nous reste encore à traverser. C'est le Sin-long-t'an (nouveau rapide du dragon).

Il est de formation toute récente. Jusqu'en 1896, en effet, le passage, encore que légèrement resserré et par cela même donnant naissance à une augmentation du courant, n'est signalé par personne comme présentant de danger particulier.

C'est qu'en amont du point le plus rétréci existait une baie où l'eau devait venir s'épandre à l'aise.

Mais la rive élevée en cet endroit est composée, comme on peut le voir encore, d'énormes blocs enchâssés et comme cimentés par une argile assez



LA FOULE A KOEÏ-FOU

friable, résultat de la décomposition des parties les plus facilement attaquables des grès dont sont formées les berges.

En 1896, après une violente pluie qui se prolongea durant plusieurs semaines, tout un pan de colline, plusieurs millions de mètres cubes, se détacha, tomba dans le fleuve, comblant la baie et projetant jusqu'au milieu du lit d'énormes blocs de pierre formant autant d'écueils.

Cette année-là, tant que durèrent les basses eaux, on put considérer la navigation du fleuve comme complètement arrêtée. Des vingtaines de jonques se perdirent en essayant de passer. Quelques travaux, entrepris pour le compte du gouvernement chinois, améliorèrent un peu la situation en même temps qu'à force de l'étudier les patrons chinois eux-mêmes découvraient, inventaient les méthodes qui permettent aux embarcations de franchir ce redoutable passage.

Le Sin-long-t'an n'en reste pas moins aux basses eaux le plus difficile de tous les rapides. Il se complique, en effet, d'un énorme tourbillon à l'aval pouvant engloutir des sampans et mettre des jonques en danger. J'aurai l'occasion de le décrire dans cet état, le plus difficile, à propos du voyage du *Takiang;* mais à vrai dire, le 2 novembre, il était beaucoup moins terrible, sans quoi l'*Olry* n'eût jamais réussi à en avoir raison.

Ce n'est toutefois pas qu'il fût commode. Le tourbillon, il est vrai, n'était pas encore créé et surtout

les roches qui, aux basses eaux, interdisent l'approche de la rive droite, étaient encore recouvertes d'assez d'eau pour ne point être dangereuses.

Cependant, une jonque crevée qui gît sur la rive et auprès de laquelle sèche sa cargaison de coton est là pour nous rappeler à la prudence, sinon à la crainte.

Il y a, en réalité, deux rapides successifs distants d'un demi-mille; il faut forcer le premier à la vapeur, naviguer en pleins tourbillons pour venir prendre le bout de l'aussière, manœuvre d'autant plus périlleuse que le sampan qui la porte doit se tenir tout contre la falaise de roches et dans le rapide même.

Enfin, c'est le dernier des grands rapides qui nous reste à franchir. Au delà, je sais bien que la navigation ne pourra point s'appeler absolument facile; mais cependant la majeure partie des dangers sera surmontée si nous n'échouons pas ici.

Nous redoublons de précautions. Nous allégeons le bâtiment de tout ce que nous pouvons mettre à terre; nous visitons soigneusement nos aussières, qui ont beaucoup forcé, pour que quelque avarie inaperçue ne cause pas une rupture qui, dans le Sin-long-t'an, serait particulièrement à craindre.

Le 2 novembre, tout est prêt à 11 heures et demie. Il a été d'abord dans mon intention de déjeuner et de passer vers 2 heures. Mais je suis tellement énervé et je sens si bien que ma nervosité est partagée par tout le monde, que lorsque Térisse et Plant, qui ont disposé l'aussière, reviennent en sampan, je donne

l'ordre de pousser les feux. Tant pis! nous déjeunerons plus à notre aise et avec meilleur appétit de l'autre côté du rapide, ou bien nous ne déjeunerons pas du tout.

Nous redescendons d'abord un peu, puis tapons dans le premier rapide, que nous forçons sans difficulté. Beaucoup de lames, de tourbillons, de remous ensuite; mais nous atteignons le sampan et du premier coup l'aussière est à bord.

Nous virons; mais notre aussière est accrochée dans le fond à quelque pointe submergée.

Nous pesons vainement sur le palan de tête de mât. Le seul moyen de dégager l'amarre est d'aller en sampan à l'aplomb du point où elle est retenue et de la soulever du fond.

Nos sampaniers chinois, Morrisson lui-même, qui pourtant, certes, ne sont pas peureux, refusent d'exécuter cette manœuvre horriblement dangereuse, car notre sampan, tout petit, risque d'emplir et de chavirer.

Courant la chance d'être infailliblement noyé si cet accident se produit, le brave quartier-maître Renevot se laisse descendre du haut de la falaise où il surveille l'aussière, embarque, et seul, se cramponnant d'une main à l'amarre, il réussit à la décrocher enfin.

Une deuxième, une troisième fois, l'amarre se prend dans le fond. Cette dernière fois, bien qu'on pèse sur le palan du mât à faire craindre de voir celui-ci se briser, tous nos efforts sont vains.

Nous avons heureusement franchi le point le plus difficile, celui où l'eau coule le plus fort. En nous approchant à la toucher de la falaise de roches au point que nos hommes peuvent *déborder* à la main sans bambous, nous trouvons un peu moins de courant. Nous finissons par le surmonter, échapper à l'étreinte de l'eau et nous allons prendre à Pan-tou un excellent mouillage par fond de sable dans une anse tout à fait abritée.

Nous y sommes bientôt rejoints par notre matériel de halage.

Dans mes projets primitifs, j'avais résolu, lorsque l'*Olry* aurait atteint ce mouillage de Pan-tou, où il se trouve en sécurité parfaite et qui marque la fin des plus graves dangers du fleuve, d'y laisser la canonnière et de retourner à Itchang chercher la chaloupe *le Takiang* pour l'amener tout d'abord au même endroit.

Mais les 160 milles de fleuve que nous venons de parcourir sont de nature telle qu'il me paraît meilleur de m'arrêter à un autre plan.

Il n'y a pas, sur cette distance, 30 milles où les 7 nœuds de la chaloupe lui permettront de refouler le courant actuel. Puis, malgré l'addition des caissons latéraux, je crains qu'elle ne possède pas assez de stabilité pour affronter seule des tourbillons et des dépressions qui ont, au Pao-tse-t'an, fait incliner l'*Olry* de 15 degrés.

J'ai déjà pensé, et je vois qu'il faut s'y résoudre, à amarrer à couple, c'est-à-dire bord contre bord, une jonque indigène et à haler le tout à la cordelle. Je ne

sais pas si cet ensemble pourra passer; mais je suis sûr du moins qu'il ne fera pas le tour.

Mieux vaut dès lors attendre, avec la baisse des eaux, une diminution du courant général du fleuve. Certains rapides seront, il est vrai, plus dangereux; mais d'autres le seront moins. Le Sin-t'an, le Sin-long-t'an donneront plus de peine; mais le Ié-t'an infiniment moins.

A ne considérer que les passages de rapides, l'étude de la question me fait penser qu'il y aura au moins compensation; en ce qui regarde la chaloupe, nous aurons au moins le profit de la diminution du courant, abstraction faite des rapides.

A partir tout de suite avec l'*Olry* pour Tchong-King, nous trouverons en revanche des avantages de plusieurs sortes.

Nous n'avons plus de gros rapides devant nous, diminuant de force avec la baisse, mais bien des passages plus ou moins resserrés, avec peu de fond. Le danger risque d'en augmenter à mesure que baisse l'eau. Plant ne les a jamais pratiqués avec son *Pioneer* à la maigre.

Puis j'ai pu me rendre compte que l'effet moral produit par l'arrivée de l'*Olry* à Tchong-king sera considérablement atténué s'il met trois mois à s'y rendre.

Déjà, toutes les fois que pour une raison quelconque nous avons séjourné à la même place un peu de temps, le bruit a immédiatement couru que nous y étions en avarie.

Effet uniquement de l'imagination chinoise ou ru-

meur intéressée, cette persistance à nous vouloir des malheurs est suggestive.

Enfin, le *Kinsha,* qui a besoin d'un mois au moins pour se reposer, ne pourra sans doute pas cet hiver passer le Sin-long-t'an : les eaux seront trop basses.

Cependant, soit par une anomalie météorologique, soit pour toute autre cause, je ne saurais avoir la certitude mathématique de cette incapacité. Ce que je sais bien, c'est que Powell fera l'impossible pour ne pas rester sur son échec. Il serait vraiment trop maladroit de perdre bénévolement l'avance qu'un hasard malheureux pour nos concurrents a donné à la « boîte à savon ».

Pour quantité de bonnes raisons, je crois donc qu'il faut considérer l'arrivée de l'*Olry* à Tchong-king comme le *principal* et celle du *Takiang* comme l'*accessoire,* d'autant que, pour être franc, je ne donnerais pas ma tête à couper, après ce que je viens de voir, que la chaloupe puisse jamais y parvenir.

Je me décide donc à continuer avec l'*Olry;* mais je crois toutefois devoir donner, à Pan-tou, un jour de repos complet et bien gagné à l'équipage.

Pan-tou, ou plutôt notre mouillage, car la ville est située en face sur la rive droite, est un endroit pittoresque et riant.

D'abord une plage de sable en pente douce toute plantée de légumes ; puis à droite une falaise de grès, à gauche une colline couverte d'arbres clairsemés et de bambous.

Sur la falaise, ou plutôt dans la falaise, est un temple. On y parvient par un sentier qui serpente à flanc de coteau, traversé de place en place par des ruisselets d'eau limpide et abrité par des ficus et des bambous verts.

Des *pé-men* (arcs de triomphe ou portes d'honneur en pierres) l'enjambent et, lorsqu'on parvient à son extrémité, on se trouve devant une façade en maçonnerie ornée qui ferme l'entrée d'une grotte. C'est le temple. Au milieu, un autel surmonté des faces grimaçantes d'énormes Bouddhas de quatre à cinq mètres de haut.

A droite et à gauche et jusque sur les bas-côtés, une population de saints bouddhiques de grandeur nature, aux expressions les plus curieuses, forment leur cour.

De la voûte de la caverne, verte et moussue, une goutte d'eau tombe perpétuellement dans un bassin creusé dans le sol.

Le tout est caché par un rideau de bambous et ne s'aperçoit pas de la rivière.

Le lieu est imposant et calme. Je ne sais si telle est l'idée qui posséda l'esprit des constructeurs; mais, situé ainsi à l'extrémité de la partie la plus sauvage et la plus tourmentée du fleuve, j'appellerais volontiers, si j'étais Chinois, le temple de Pan-tou, la « Porte de la fin des dangers ».

Sortis du temple, nous faisons encore quelques pas et, à un coude de sentier, nous rencontrons, sculptée

dans le mur rocheux de la falaise, une énorme statue qui paraît très ancienne.

Un peu partout sur son corps sont creusées de petites niches; dans quelques-unes brûlent des lampions dont l'huile a fini, en débordant, par enduire d'une couche graisseuse tout le corps du Bouddha.

Renseignements pris, c'est un Bouddha guérisseur.

Lorsque l'on souffre d'une partie quelconque de son individu, on vient ainsi allumer une lampe dans la niche correspondant à la place malade.

En revenant à bord, nous trouvons une jonque chargée de 20 tonneaux de charbon de cardiff qui vient à point renouveler notre approvisionnement.

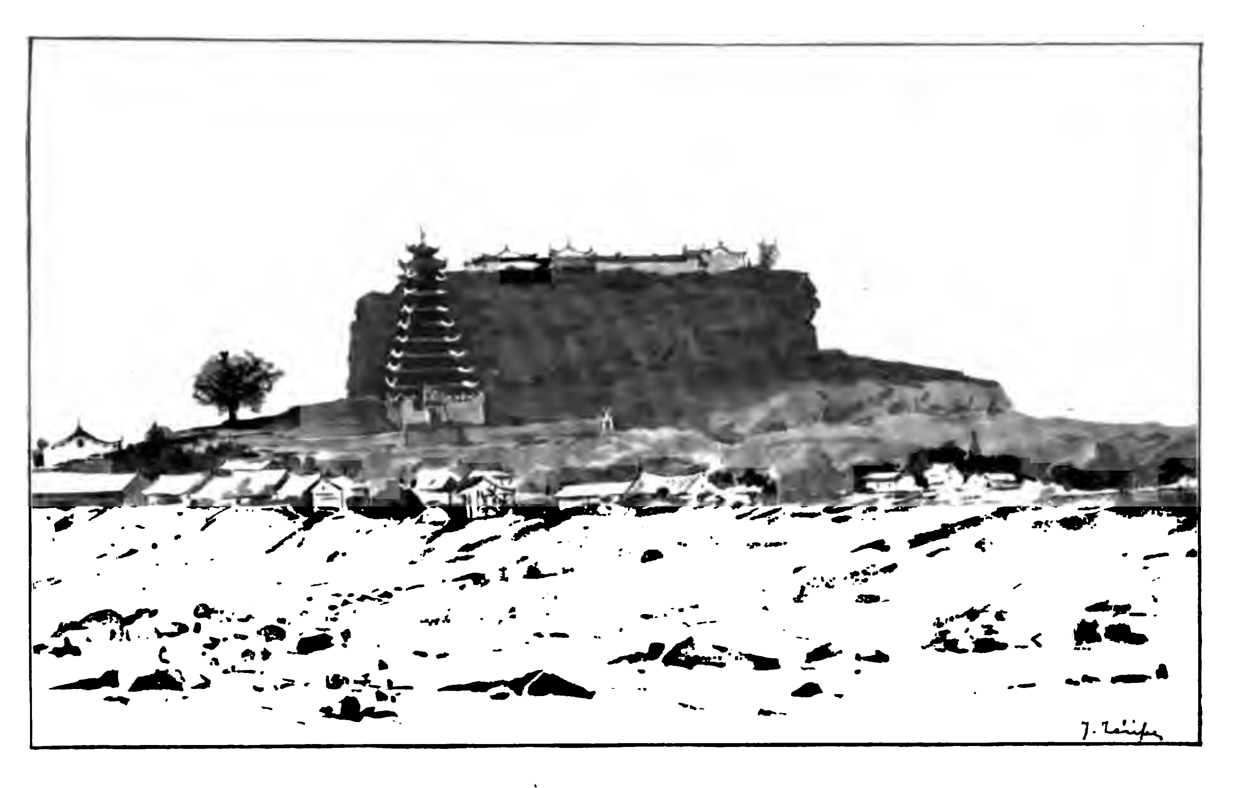
Le lundi 4 novembre, nous faisons route. Nous traversons d'abord les gorges de Pe-yang, où le fleuve n'a pas 200 mètres de large, entre des tables de grès qui s'élèvent actuellement de deux à trois mètres au-dessus de l'eau.

Lorsque ces tables sont couvertes et que le fleuve vient baigner la base des collines, la navigation est extrêmement difficile, mais actuellement l'eau est calme.

A 2 heures, nous arrivons à Ouan-hien. Nous prenons notre mouillage en face de la ville, le long d'une plage de sable et de galets. Nous sommes bientôt entourés d'innombrables sampans.

L'échange ordinaire des visites, des cadeaux et des cartes avec les autorités se fait comme de coutume.

En dépit du repos de Pan-tou, le personnel et le



CHE-PAO-TCHAI

matériel sont à bout. Nous nous arrêtons à Ouan-hien la soirée du 4 et la matinée du 5. Nous avons encore un rapide, le Hou-t'an, à traverser en nous servant de l'aussière; puis Plant pense que nous pourrons atteindre Tchong-king sans recommencer ces pénibles et dangereuses manœuvres.

Cela ne veut pas dire que la navigation soit commode. Le fleuve est sans cesse encombré d'écueils et semé de tourbillons.

Mais il offre, en tout cas, une particularité bien reposante. Ici, nous trouvons à des intervalles assez rapprochés des mouillages sinon bons, du moins acceptables.

La raison en est que la côte est presque uniquement composée de grès qui, en se décomposant, laissent un sable formant des plages là où le courant n'est pas trop rapide.

Ce n'est donc plus, comme jusqu'au Sin-long-t'an, la berge de calcaire ou de granit à peu près partout inhospitalière, avec la perspective, si une avarie paralyse la machine en dehors des très rares places où l'on peut accoster, de voir le bâtiment voué à une perte certaine. C'est là un grand soulagement pour l'esprit.

Justement le 6, dès après le passage du Hou-t'an, où nous eussions, à la rigueur, pu nous passer d'aussière, le joint de l'alimentation se met à fuir abondamment. Il nous faut aller rapidement nous accoster, laisser tomber les feux et passer toute la nuit à reprendre le serrage des boulons.

C'est le vingt-deuxième joint qui saute depuis notre départ de Han-keou.

Avec le changement de nature du fleuve, la forme des jonques appelées exclusivement à pratiquer la partie du fleuve en amont de Ouan-hien change aussi. Au lieu d'être ramassées, râblées comme celles d'Itchang, elles s'effilent; leur avant est plus bas, a une forme plus plate. Nombre sont dépourvues du sao, que rend moins utile l'absence de grands rapides. Il en est de très grandes qui servent surtout au transport du sel.

Notre navigation se poursuit dès lors plus aisée entre des rives moins abruptes.

Fréquemment encore, il nous faut ruser avec le courant, suivre à la sonde des berges. Plant doit recourir à toutes les finesses de navigation pour franchir certains passages. C'est égal, pour si émotionnants que soient certains instants, ce ne sont plus les grandes secousses du début.

Le 7, vers midi, nous doublons Che-pao-tchaï, colline isolée en forme de table, au sommet de laquelle est un couvent de moines bouddhistes.

L'escalier qui y conduit est recouvert d'une série de toits formant comme une pagode adossée au rocher. Le tout donne bien cette impression de bizarre qui est la principale forme de l'art chez les Chinois.

Mais à mesure que nous avançons vers Tchong-tcheou un nouvel ennui vient contrarier notre marche.

C'est la brume qui s'accumule en bancs épais le matin sur le fleuve.

A plusieurs reprises nous avons eu notre appareillage retardé pour la laisser se dissiper; mais vers neuf à dix heures elle a toujours disparu.

Le 8, en revanche, au moment où nous apercevions déjà les faubourgs de Tchong-tcheou, un banc épais nous recouvre, ne permettant pas de voir à cinq mètres devant soi. L'arrivée en a été subite et nous sommes pris, ne pouvant ni avancer ni aller mouiller la berge. Il nous faut stopper, redescendre en nous laissant aller au fil de l'eau et chercher à l'aveuglette une place où mouiller. Rien de mal ne nous arrive, mais j'ai été un instant très inquiet.

A dix heures et demie, nous recommençons à y voir clair. Tchong-tcheou est tout près sur notre avant; nous appareillons et mouillons un quart d'heure après.

Là nous attendent trois jonques expédiées de Tchong-king avec du charbon de cette ville.

Étant encore de fort mauvaise humeur, j'attrape sérieusement le Chinois convoyeur, qui a fait des sottises en voulant trop bien faire et m'apporte un approvisionnement beaucoup plus considérable que celui que j'ai demandé. A quelque chose cependant malheur est bon : nous allons faire un dépôt à Tchong-tcheou en vue de navigations ultérieures.

Un Chinois vient nous demander *en latin* l'autorisation de visiter le bord. C'est un séminariste, un très vieux séminariste de la mission catholique, dont le missionnaire est actuellement absent.

Un de nos matelots indigènes lui montre l'*Olry;* tout l'étonne, mais surtout les chaudières : « Combien êtes-vous donc à bord qu'il vous faille d'aussi grandes marmites pour cuire le riz? »

Le 9, nous quittons Tchong-tcheou. Nous brûlons du tchong-king. A ma grande joie, il réussit très bien et est tout à fait différent de celui que nous avions eu à Itchang.

Le 11, nous atteignons Li-tche-yuen, mouillage de Fou-tcheou, un peu en amont de cette place; Fou-tcheou n'est, en effet, pas accessible pour les vapeurs, à cause des bancs de roches qui s'étendent devant le village.

A Fou-tcheou se jette le Fou, rivière qui arrose la province du Koui-chou. Elle est accessible aux embarcations, mais avec des difficultés de navigation excessives. De fait, une reconnaissance que j'eus plus tard l'occasion d'y envoyer rencontra presque immédiatement des rapides très violents.

Pour pratiquer ces parages, les Chinois ont imaginé une forme de jonque extrêmement curieuse. L'arrière se relève sur un côté et un énorme aviron tient lieu de gouvernail.

L'homme de barre, ainsi élevé, voit mieux sa route et gouverne plus à coup sûr.

Nous voici tout près de Tchong-king; mais il est dit que nous épuiserons la série des aventures ennuyeuses.

Le 11, le feu prend dans notre cheminée. Le charbon de Tchong-king offre l'inconvénient de produire beaucoup de suie. Elle se colle aux parois, puis retombe en plaques brûlées dans la boîte à fumée.

Tout roussit à proximité. Notre spardeck en bois risque de prendre feu. Nous essayons de l'arroser avec la pompe à incendie dans les alentours du tuyau ; mais finalement la prudence nous commande de mettre bas les feux et de ramoner la cheminée avec des fagots que nous promenons au bout de chaînes.

Le plus malheureux de cet incident est le docteur, dont la chambre est tout près. Le thermomètre y marque 54°. Un peu plus et on y ferait rôtir un gigot.

Nous profitons de l'arrêt forcé que nous cause encore, le 12, le retour du même accident pour nettoyer le bâtiment, réparer tant bien que mal les blessures à la peinture et au vernis qu'ont causées les amarres, afin de nous présenter plus convenables à Tchong-king.

Reste à savoir où nous allons aller mouiller en cette dernière place.

Plant a découvert et pratiqué avec le *Pioneer* un très bon mouillage, du moins en saison sèche, sur la rive droite et en face de la partie amont de la ville. C'est Long-men-hao, où M. Archibald Little a fait construire des établissements.

Notre pilote insiste beaucoup pour que je m'y rende. C'est à voir.

A Tchong-tcheou j'ai reçu une lettre confidentielle

de M. Hauchecorne, chancelier du consulat français et remplaçant momentanément le consul, qui a appris, par des informateurs chinois sans doute, des choses intéressantes à propos de ce mouillage...

. . . .

Regardons donc la question du côté purement pratique.

Si Little est installé à Long-men-hao, un Français, M. Duclos, est venu, lui, se placer en aval de la ville, à Ouan-kia-to toujours sur la rive droite, la seule qui présente des mouillages. Il y a construit une maison, des magasins. Pour le moment, il est en France, mais compte, paraît-il, revenir sous peu.

On m'a signalé Ouan-kia-to comme offrant, lui aussi, un mouillage possible.

Si je vais à Long-men-hao, je m'écarte des établissements de nos compatriotes. Je n'y pourrai trouver de terrains, sans doute, pour des magasins à terre que j'ai d'ores et déjà l'intention d'élever.

Si les Anglais, par ailleurs, ne débutent pas en essayant de s'en emparer à tort, j'ai l'air de commencer les hostilités, d'essayer de les gêner.

Si quelque jour, en revanche, les nations européennes se font accorder des concessions comme en bien des points de la Chine, les Anglais réclameront Long-men-hao, et avec quelques droits de priorité. Notre situation, en territoire anglais, deviendra dès lors bien difficile.

Pour toutes ces raisons, *a priori,* Ouan-kia-to me plaît mieux ; son seul démérite, pour l'instant, est que

Plant ne peut me dire, ne l'ayant pas exploré, si le mouillage y est bon.

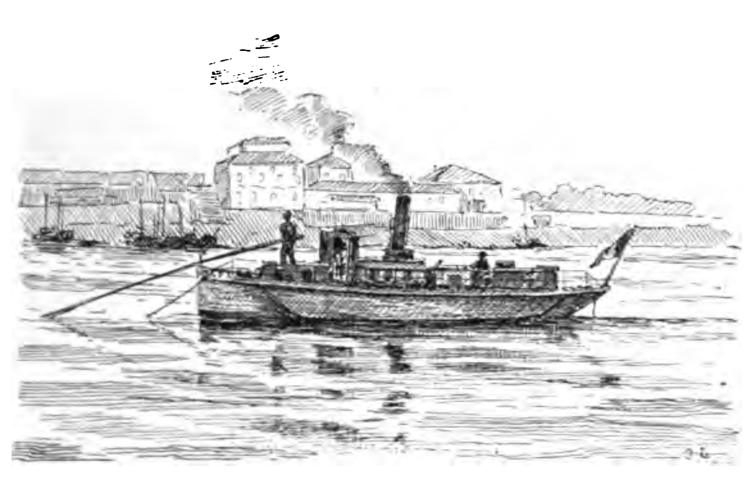
Je verrai plus tard, et le 13 à midi, pour réserver toute ma liberté d'action, je me laisse conduire par le maître de port de la Douane à Se-tse-chan, où est accosté le ponton de perception des droits.

Il m'y place, accosté à une arête de rocher qui forme comme une sorte de quai. Pour l'instant, nous y sommes très bien ; mais, lorsque les eaux monteront, la position serait intenable.





STÈLES FUNÉRAIRES PRÈS TCHONG KING



CHALOUPE A VAPEUR « TAKIANG »

CHAPITRE IV

SÉJOUR A TCHONG-KING

Les Français de Tchong-king. — Visites au consul. — Un pays qui pue. — L'engrais humain. — Un édit impérial peu banal. — Le quartier européen. — Visite au *Woodcok*. — Monnot inquiet. — *Mince de blague*. — Le ting de Kian-pe. — Un mauvais sujet impérial. — Du Boucheron va descendre à Itchang. — Visites chinoises et leurs rites. — Histoire d'un consul, de sa femme et d'un mandarin. — Nous allons mouiller à Ouan-kia-to. — Arrivée de Marquis. — Un consul digne et courageux ! — Deux Chinois. — Projets d'installation. — Programme de nos travaux. — La montée du *Takiang*. — Rapport de du Boucheron. — Incidents de route. — Monnot professeur de cuisine. — Comment les Chinois trompent le dragon. — Religion éclectique.

Nous n'avons pas beau temps pour fêter notre arrivée : il pleut à torrents, ce qui n'empêche pas les quelques Français de Tchong-king, heureux de voir après une si longue attente flotter le drapeau

au cœur de la Chine, de venir nous rendre visite.

C'est d'abord M. Hauchecorne, dont j'ai parlé, gérant du consulat; puis Kremer, le seul employé français de la douane impériale et qui par la suite deviendra le grand ami de l'*Olry;* Coffiney, un courageux commerçant qui est venu installer à Tchong-king une factorerie; M. Valentin, naguère professeur à Shanghaï, en mission d'exploration scientifique et commerciale.

Le lieutenant de vaisseau Wattson, qui commande la canonnière anglaise *Woodcock,* vient à son tour nous faire ses félicitations et nous offrir ses services.....

Je me rends chez notre consul général, M. Haas, qui habite une belle résidence vers l'amont de la ville. Il est arrivé il y a peu de jours, accompagné de sa femme, qui brave pour la troisième ou la quatrième fois les dangers de la navigation sur le haut Yang-tse.

Pour parvenir au consulat on a d'abord à rejoindre par le fleuve une porte de la grande enceinte murée qui entoure Tchong-king, puis à traverser presque entièrement la cité.

Bien que la porte Tong-choui-men soit à peu près par notre travers, il faut remonter très haut, jusqu'à Long-men-hao, à l'abri de la berge, à cause du courant violent qui vous entraîne dès qu'on veut traverser.

C'est ensuite une grimpette par un escalier raide aux marches usées. Recroquevillé dans sa chaise, le voyageur tremble de voir les porteurs glisser sur les degrés polis par les ans. Puis la course recommence

avec un peu la sensation que doit éprouver la salade dans un panier.

Rien de plus horrible que la puanteur d'une ville chinoise. Je ne suis certes pas délicat et j'ai été accoutumé à surmonter mon dégoût, les noirs, les Maures, les Touaregs que j'ai fréquentés dans mes voyages n'étant souvent pas brillants de propreté ; mais je n'ai jamais pu traverser sans un haut-le-cœur ces rues où, en plus de l'odeur de l'huile rance, de la viande saignante et pas toujours très fraîche étalée par quartiers, de celle même du Chinois qui rarement se lave, et de bien d'autres encore, on voit, on sent passer plutôt, des seaux en bambous remplis d'un liquide immonde.

C'est là la fortune de la Chine, l'or liquide, comme l'a appelé un empereur dans son édit ; car les empereurs de la grande époque se sont appliqués entre autres choses à apprendre à leur peuple à recueillir et à ménager avec économie l'engrais humain, puisqu'il faut l'appeler par son nom.

Pour plus amples détails, je renvoie à *la Terre* de Zola ceux des lecteurs dont l'estomac est à l'épreuve de la nausée.

Pour fuir autant que possible l'horreur de la ville, les Européens se sont à peu près tous groupés vers la partie amont.

Là, la muraille est en surplomb d'une dizaine de mètres ; pas d'agglomération en face, où s'élève en pente douce une colline couverte d'herbe rase.

Toutefois, l'aspect de ce mamelon est lugubre. C'est le cimetière public, et il est creusé comme une éponge de tombes, les unes avec un revêtement en pierre, d'autres simples trous dans le sol.

Dans les plus anciennes, vides de leurs cercueils, des mendiants des Kaoua-tse vont parfois chercher un abri durant les nuits trop fraîches.

Le consulat français est à peu près au point culminant, dominé seulement par la pagode de Hou-fou-kong. Au-dessous de lui l'hôpital catholique, superbe monument qui étonne au cœur de la Chine par sa magnifique colonnade et l'aspect régulièrement architectural, à notre point de vue européen, de ses constructions.

Puis le consulat anglais, entouré de pelouses; l'ancien consulat américain (supprimé depuis quelques années) et le bâtiment de la China inland Mission.

Du fait de la réunion d'autant de demeures européennes, ce coin de la ville est presque propre.

Je reste assez longuement à causer avec M. Haas, et rentre à bord à la nuit close, ce qui me procure l'émotion d'une traversée du fleuve dans l'obscurité complète, chose toujours dangereuse.

Le lendemain, je vais rendre la visite au commandant du *Woodcock*.

La canonnière anglaise est plus légèrement construite et beaucoup mieux aussi que l'*Olry*.

Primitivement destinés à naviguer dans le haut Nil, elle et son similaire le *Woodlark* ont été envoyés

sur le Yang-tse. L'état-major se compose seulement du commandant et d'un médecin.

L'avantage de ces embarcations est de ne caler que peu d'eau (2 pieds et demi, alors que l'*Olry* en cale 4 et plus).

Elles ont naturellement des hélices sous voûtes, actionnées par des machines à grande vitesse.

Sur le pont sont les carrés des maîtres et des officiers et les chambres de ces derniers. L'équipage loge dans un roof, à l'étage supérieur. L'armement est de deux canons de trois livres et quatre mitrailleuses Maxim.

Il y a un petit blockhaus où se tient l'homme de barre, et le commandant, durant la navigation, stationne au-dessus. Il y est très bien pour voir; mais sur le Yang-tse, à mon avis, le pilote doit tenir la barre lui-même. La transmission à vapeur, si elle demande moins de force, offre l'inconvénient de ne pas laisser bien sentir les réactions de l'eau sur le gouvernail.

En somme, si l'*Olry* réalise le cauchemar, le *Woodcock,* lui, n'est peut-être pas le rêve. Il y aurait certes mieux et plus ingénieux à trouver.

Je retourne déjeuner chez M. Haas. Tandis que nous sommes à table, on nous apporte une dépêche de Monnot ainsi conçue : « Nouvelles très graves, avaries *Olry*. Télégraphiez nouvelles. — MONNOT, *Alouette*. »

Ce pauvre garçon a dû se faire bien du mauvais sang, et certes il attend avec impatience mon retour pour partir avec son *Takiang*.

Nous sommes de joyeuse humeur après la réussite et je ne puis m'empêcher de lui répondre télégraphiquement, mais peut-être pas très militairement : « Mince de blague.. — HOURST. »

J'ai envoyé Térisse et Plant étudier le mouillage de Ouan-kia-to, le sonder et voir si nous devons nous arrêter au parti de le prendre ou s'il faut chercher ailleurs. Je leur ai dit de reconnaître celui de Kian-pe.

Le long de l'extrémité aval de Tchong-king coule une rivière, le Kia-ling-kiang et sur l'autre rive s'étale la petite ville de Kian-pe.

C'est un *ting,* autrement dit une sous-préfecture indépendante du fou de Tchong-king.

Elle fut érigée en ting pour y exiler quelque temps comme chef un membre de la famille impériale qui, à Pékin, donnait des raisons de mécontentement à son impérial cousin.

L'exil fini, le ting de Kian-pe et ses successeurs ultérieurs ont conservé certains privilèges, comme celui par exemple de se faire accompagner par des sonneurs de trompes en cuivre dans leurs déplacements.

Kian-pe a toujours passé pour très remuant et très hostile aux étrangers.

Ouan-kia-to est situé en face. Le rapport de Térisse est très favorable à notre établissement en cette place.

Une falaise rocheuse qui va en s'élevant vers l'amont permettra à l'*Olry* de rester longtemps accosté. A son

extrémité, un gros bloc de roche constituera plus tard un abri apte à briser le courant.

Puis nous y trouvons un autre avantage. Coffiney, qui occupe actuellement les locaux de M. Duclos (Société française du Se-tchouen), prend sur lui de mettre à notre disposition la belle maison et les magasins qui n'ont actuellement pas d'emploi. M. Haas, de son côté, télégraphie en France pour faire ratifier cette occupation momentanée, ce que la société fait immédiatement avec le plus grand désintéressement.

Il nous importe grandement de mettre à l'abri notre matériel et nos vivres. J'ai déjà l'intention arrêtée de demander au commandant en chef de construire des locaux; mais c'est là question au sujet de laquelle je ne pourrai avoir de réponse que dans plusieurs mois.

J'ai dit que mon projet était de descendre en personne prendre la direction de l'opération difficile de la montée de la chaloupe.

A la réflexion, cela me semble bien difficile. Tout est à faire, à créer. Je vais perdre au moins un mois. M. Haas est sur le point de quitter Tchong-king pour la capitale de la province, Tchen-tou, où d'importantes questions l'appellent, et il emmène avec lui son chancelier, de sorte que le consulat va se trouver momentanément abandonné par tout son personnel.

. . . .

Je suis très perplexe sur ce qui convient le mieux de faire. J'en parle avec notre consul, qui penche pour que je reste à Tchong-king.

D'un autre côté j'ai vu à l'œuvre Plant, j'ai suivi du Boucheron et je sais ce qu'il vaut; enfin je sais combien je puis compter sur l'énergie, l'intelligence et l'activité de Monnot.

Le seul inconvénient pour ce dernier est qu'il ne connaît pas le fleuve, et je le crains plutôt trop audacieux que pas assez. Il me télégraphie en effet : « Essais chaloupe Oui-t'an exclusivement. Résultats soufflage excellents, vitesse 7 nœuds. Disposé mât pour remorquage séparé. Prêts. »

Fort bien! mais le Oui-t'an ou rien, c'est à peu près la même chose. Je ne vois pas bien la pauvre coquille de noix qu'est le *Takiang,* même pas remorqué, dans les tourbillons du Ié-t'an ou du Sin-long-t'an. A plus forte raison si, à ce moment, une cordelle en haut d'un mât contribue à son chavirement.

Du Boucheron, qui a vu, peut me remplacer, comme c'est d'ailleurs régulier, puisqu'il est le second du bord. En somme je ne ferais pas mieux que lui.

Nous louons deux petits koa-tse, jonques pour passagers, dans lesquels embarquent, outre du Boucheron et Plant, deux matelots européens choisis parmi les meilleurs et une partie de nos marins chinois.

Je termine la tournée des visites en allant voir les autorités chinoises, tao-taï, préfet, sous-préfet.

Une visite chinoise a ses rites. On prévient à l'avance, afin que celui qu'on va voir puisse passer la robe de cérémonie. A l'heure convenue, on arrive en



PAGODE SE-TSE-CHAN

chaise, précédé de soldats vêtus de rouge et qui font écarter la foule à grandes bourrades. Plus le personnage est distingué, plus ses soldats doivent être brutaux, comme aussi ses porteurs, et malheur au pauvre diable (car vis-à-vis d'un personnage en mesure de se venger le Chinois demeure poli) qui n'entend pas les cris de « Ta lou! » par lesquels on prévient de faire place!

Les porteurs chinois, comme les cochers de fiacre, ont d'ailleurs à leur usage une collection d'injures pittoresques et variées dont ils usent abondamment.

A la porte du mandarin la chaise s'arrête, et le courrier, le tin-tchaï, vêtu, lui, de violet en général, entre par la poterne latérale et va porter la carte.

Il serait de la dernière impolitesse de faire entrer un visiteur de quelque importance autrement que par la grande porte, ornée des deux gardiens peints, contorsionnés en gestes qui veulent être terribles.

Il convient même pour l'étranger d'y faire grande attention, car, recevoir cette injure et n'y pas répondre, ce serait, au sens chinois, *perdre la face*, subir et accepter une diminution de prestige.

Un consul, qui passe pour se laisser conduire un peu trop par sa femme, se vit un jour ainsi moqué par un mandarin malin. Comme, fait inouï d'après les mœurs chinoises, celle-ci l'avait accompagné chez le mandarin, ce dernier, avec de grandes affectations de politesse, fit monter la consulesse dans la chaise verte préparée pour son mari. Or, on se souvient que seules les personnes d'un certain rang hiérarchique

ont droit de s'en servir, et que les femmes n'en usent jamais.

Tous les gros Chinois de la ville rient encore de la bonne plaisanterie. De fait, notre représentant s'en trouva fort diminué à leurs yeux.

Arrivés en un certain endroit les porteurs s'arrêtent, la chaise est posée à terre, et le tin-tchaï de celui qui reçoit précède le visiteur en tenant élevée à bout de bras sa carte.

Il l'introduit ainsi dans le salon d'honneur, où l'hôte lui-même le conduit à la place la plus distinguée. Ici, il est de bon ton de se livrer à une véritable bataille pour ne pas prendre le siège qu'on vous offre, le tout entremêlé de « Pou kan, pou kan tan. » (Je ne suis pas digne.)

A la fin on se laisse convaincre.

Votre visité prend alors des mains d'un domestique et dépose devant vous une tasse de thé. Cette tasse, il faut soigneusement se garder d'y toucher, ce serait de la dernière grossièreté. Alors seulement que la visite est terminée et pour montrer qu'on veut se retirer, on doit faire mine d'y mettre les lèvres.

Durant le cours de la visite on vous offre des liqueurs, des petits gâteaux, des fruits. Ceux-là, on en peut manger.

Mais surtout, si l'on vient traiter quelque sujet important, il convient de n'en point parler au début. On échange les questions et les réponses les plus oiseuses et qui, pour les Chinois, sont réglées par un cérémo-

nial invariable. Ici j'avoue, toutefois, qu'il m'est arrivé de faire quelques accrocs à la civilité, ma patience étant vite à bout.

A la fin seulement, et comme si l'on se souvenait tout d'un coup, on parle des affaires sérieuses qui vous ont amené.

Où ces coutumes deviennent bien amusantes à voir observer mécaniquement, c'est chez les vieux missionnaires, qui en ont acquis une habitude telle que, même avec des compatriotes, ils ne peuvent s'en départir lorsqu'ils n'y réfléchissent pas.

Le visiteur ayant manifesté, en goûtant son thé, le désir de se retirer, ou l'hôte, s'il est d'un rang plus élevé, lui ayant ainsi montré que l'entretien doit prendre fin, le départ donne lieu aux mêmes comédies de politesse que l'arrivée : refus de passer le premier, salutations en joignant les mains et en s'inclinant.

Arrivés à la chaise, qui est demeurée à la même place, grands saluts encore, puis dernier plongeon au moment où les porteurs vont se mettre en branle.

Lorsqu'on vient pour affaires sérieuses pressées, toutes ces mimiques inutiles sont horriblement énervantes. On ne peut cependant s'en départir, sous peine de passer non seulement pour un barbare, un *man tsé* (on ne fera jamais accroire à un Chinois qu'un étranger n'est pas digne, dans le fond, de son plus profond mépris), mais même pour le plus impoli des barbares.

Il m'arrivait parfois de me sentir prêt à éclater. Je me souvenais de frère Jean des Entommeures : « Page, tiens ici mon bonnet, sauve les lunettes et va dans la cour jurer une petite demi-heure pour moi ; je jurerai pour toi lorsque tu en auras besoin. »

Et comme dérivatif j'avais trouvé le procédé consistant à effrayer mon interprète en lâchant, sans me départir du plus doux sourire, les énormités les plus salées du répertoire maritime, qui en est riche. Encore convenait-il de se défier que quelque assistant (le mandarin chinois doit toujours recevoir toutes portes ouvertes) ne sût assez de français pour me comprendre.

Le 16 novembre, au matin, nous allumons les feux de l'*Olry* pour prendre notre mouillage définitif de Ouan-kia-to. Nous sommes fort bien, le long d'une falaise à pic, un vrai quai. Juste en face de nous, à la laisse des hautes eaux, est le village. La crue, à Tchong-king, monte, certaines années, de 100 pieds et plus (102 pieds en 1898).

La maison Duclos est un peu en aval de nous, à quelque 300 mètres. Coffiney a débarrassé tout le premier étage, les caves, les magasins et une maison chinoise comprise dans les terrains qui font partie de la propriété.

Cela convient fort bien. Je mettrai à terre dans la maison la moitié de l'équipage et le matériel dès qu'il arrivera, ainsi que les vivres dans les magasins et les caves.

Le 17 novembre, du Boucheron, Plant, les quartiers-maîtres Le Fée et le Noret, Tso, un boy qui sait quelques mots de français, comme interprète, Morrisson, Fong-mi et un sampanier chinois partent pour Itchang dans les koa-tse.

Je reste avec Térisse et le docteur, et notre installation va commencer.

Le 20, arrivent les deux jonques pleines du matériel que nous avons débarqué à Itchang pour alléger l'*Olry;* puis le 21, celle expédiée par l'*Alouette* avec le complément de nos vivres.

Et tout notre temps se passe dès lors en rangements, installations tant à bord qu'à terre, comptabilité, réparations.

Le 26 novembre, le lieutenant d'infanterie coloniale Marquis, que j'avais demandé d'adjoindre à ma mission dans le but de lui faire exécuter des levés à terre et de l'envoyer ensuite vers le Yunan, arrive à Ouan-kia-to.

Son voyage a duré trente et un jours. Il a eu en route quelques légères avaries dans des contacts trop brusques avec des cailloux, mais rien de grave.

. . . .

Nous recevons une lettre de du Boucheron, bien arrivé à Itchang, qui compte partir sous peu avec la chaloupe et une grande jonque qu'il a louée.

Notre éloignement de Tchong-king, le courant qu'il faut remonter en sampan pour y arriver, la longueur de la traversée de la ville en chaise sont autant

de raisons qui rendent nos communications avec nos compatriotes moins fréquentes que je ne le voudrais.

Cependant, je vais plusieurs fois déjeuner chez le consul, qui invite même une fois toute une moitié de l'équipage et lui offre un vrai banquet.

Le tao-taï me prie aussi à un dîner chinois. Les mets chinois sont en général, et à l'inverse de tout ce que l'on raconte, acceptables pour un palais européen. Les fameux œufs pourris sont tout uniment des œufs longtemps conservés dans la chaux et le sel, et il n'est pas plus extraordinaire, dans ces conditions, de les voir comestibles que la viande salée ou fumée. Il est vrai cependant qu'ils gagnent une odeur légèrement ammoniacale qui m'a toujours enlevé l'idée d'y goûter; mais cette senteur n'est au demeurant pas plus forte que celle du fromage dont nous nous régalons.

Le potage aux nids d'hirondelles se présente sous la forme d'une sorte de tapioca, et les œufs de pigeon qu'on met dedans sont tout simplement exquis.

Les ailerons de requin, assez fades il est vrai, sont des sortes de cartilages analogues aux arêtes de la raie, mais beaucoup plus tendres.

Enfin, il y a des canards, des viandes préparées avec une sauce à l'huile de sésame qui n'ont rien de mauvais, lorsque l'huile est bonne.

Je ne parle que pour mémoire d'un certain cochon de lait rôti dans sa couenne, parce qu'on le sert le dernier et qu'il est convenable de n'y pas toucher, pour bien montrer à ses hôtes qu'on est repu; mais

nous avons essayé, pour notre compte personnel, de tâter de ce mets et nous l'avons trouvé fort bon.

La caractéristique d'un dîner chinois est surtout dans l'innombrable quantité de plats qu'on y sert. Ils ont assez sensiblement d'ailleurs le même goût, du moins pour nos bouches. Les mandarins qui se respectent ont tous, à l'usage des Européens, des fourchettes et des couteaux; mais on apprend très vite à se servir des bâtonnets d'ivoire, qu'on manœuvre entre les doigts de la main droite pour saisir les morceaux.

On sert comme boisson le tsieou, sorte de vin ou plutôt d'alcool faible distillé du riz. Il se boit dans de toutes petites tasses et chaud. Cela a une vague saveur de vin blanc sec un peu éventé. Au demeurant, c'est très buvable.

Pour rendre sa politesse au tao-taï, je donne à mon tour, le 6 janvier, un grand dîner mi-européen, mi-chinois.

Le temps qui me reste en dehors des devoirs de politesse et de nos installations, je l'occupe à mettre, par des rapports, l'amiral au courant de la situation, à lui demander ce que je crois utile, à lui proposer un programme pour les travaux que nous allons entreprendre dès que la chaloupe sera parvenue à Tchong-king.

La première chose à faire me paraît de fonder une installation durable destinée à nous faire prendre pied.

. . . .

Je trace aussi un programme de l'étude des fleuves et rivières navigables.

D'abord, étudier le Yang-tse en amont de Tchong-king, jusqu'à Suifou. Je tiens en effet, autant que possible, à ne pas partir aussi à l'aveuglette que pour la traversée que nous venons de faire.

Reconnaître ensuite si la navigation à vapeur s'arrête à Suifou ou si on peut la prolonger au delà, et jusqu'où. Le Père Chevalier semble en effet croire qu'elle est possible jusqu'à Ping-chan-hien, à 60 kilomètres au-dessus de Suifou, et même reste dubitatif quant aux rapides en amont de cette ville, qu'on lui a dépeints comme très violents, mais qu'il n'a pas vus.

Remonter avec le *Takiang* et l'*Olry* à Suifou, y créer un centre secondaire de ravitaillement, Tchong-king devant rester le centre principal.

Explorer ensuite le Minkiang ou Fou-ho, qui se jette à Suifou et y conduire les bâtiments le plus loin possible, jusqu'à la capitale (Tchen-tou) de la province, si cette ville est accessible.

Entre temps, aller voir ce qu'est le Kia-ling-kiang, cette rivière qui rejoint le grand fleuve à Tchong-king.

S'occuper enfin de la liaison avec le Yunan, en utilisant le plus possible les voies navigables.

Si nous accomplissons ce programme dans sa totalité, nous n'aurons pas perdu notre temps.

Je fais commencer par Marquis le levé des terrains qui entourent notre mouillage.

Nous recevons des divers points du fleuve où il y a des bureaux télégraphiques des dépêches de du Boucheron, qui remonte péniblement avec le *Takiang*. Les



CHEMIN DE HALAGE PRÈS DE KOEI-TCHEOU

débuts du voyage sont durs, mais heureux en somme. Le 13 décembre, il passe le Sin-long-t'an et, le surlendemain, m'envoie une dépêche de Ouan-hien.

Je crois dès lors sa mission à peu près réussie lorsque, quelques jours après, un courrier m'apporte une lettre.

Le 21 décembre, peu après avoir dépassé Foutcheou, une avarie irréparable s'est produite à la chaudière.

Du Boucheron m'écrit qu'il va continuer en se faisant haler à la manière des jonques. Comme il a passé les places les plus difficiles, j'ai bon espoir de le voir réussir à atteindre Tchong-king.

De fait, le 27 décembre, nous le voyons arriver, amarré à la jonque qu'il a louée, celle-ci halée à la cordelle.

Je le laisse raconter lui-même son pénible et périlleux voyage.

EXTRAITS DU RAPPORT DE L'ENSEIGNE DE VAISSEAU DU BOUCHERON SUR LA MONTÉE DU « TAKIANG » D'ITCHANG A TCHONG-KING.

« Commandant,

« Ayant été chargé de remonter à Tchong-king la chaloupe à vapeur *le Takiang,* j'ai l'honneur de vous rendre compte de l'accomplissement de cette mission.

« Partis de Tchong-king le *17 novembre,* nous arrivons à Itchang, sans incidents notables, le samedi

23 novembre ; étant données les difficultés présentées par la navigation du fleuve, et afin de parer à toutes éventualités, je décide, après avoir pris l'avis du pilote Plant, de louer une grande jonque du Hou-nan, longue, étroite et solide, pour amarrer le *Takiang* à couple dans les rapides.

« Il se peut en effet que malgré les nombreuses modifications apportées par l'enseigne de vaisseau Monnot, commandant le *Takiang*, la chaloupe n'ait pas assez de stabilité dynamique pour résister aux couples de chavirement causés par le courant et à l'effort des amarres que nous serons obligés de prendre pour franchir les rapides. Dans ce cas nous serons obligés de passer amarrés à la jonque.

« Il faut de plus que cette jonque soit la plus grande possible relativement à la chaloupe, afin que l'ensemble puisse gouverner comme une embarcation ordinaire, mais évidemment plus résistante à haler.

« Nous sommes en outre forcés d'avoir une jonque de grandes dimensions pour mettre à bord les vivres, le matériel de manœuvre (aussières, palans, filins, etc.) que nous avons pris sur l'*Olry* et la quantité de charbon nécessaire au voyage d'Itchang à Koei-fou, soit environ 18 tonnes de cardiff.

« Elle doit présenter aussi des logements suffisants pour quatre Européens, un pilote chinois, un interprète, et Tso qui nous sert d'intermédiaire avec les autorités chinoises.

. . . .

« Le *24 novembre,* nous acceptons, après de longs

pourparlers, les conditions du patron d'une jonque présentant toutes les conditions requises.

« Elle avait de plus l'avantage d'avoir des logements suffisants et déjà tout installés.

« Le patron ne voulait d'abord à aucun prix entendre parler de passer les rapides en remorquant une chaloupe à couple. Une telle expérience ne s'était jamais faite et présentait à ses yeux des dangers insurmontables conduisant fatalement à une perte totale certaine.

« Puis il se décida à nous proposer le prix exagéré de 690 taels (environ 2,700 francs). Après une longue discussion, nous réussissons à lui faire accepter 540 taels, avec les conditions suivantes :

« Il doit se procurer, en quatre jours, un matériel neuf très complet et de première qualité.

« Il doit nous fournir :

« Une embarcation (houpan) pour porter à terre les amarres ou toulines et traverser les haleurs d'un bord à l'autre en cours de route ;

« Un équipage de 70 hommes ainsi réparti :

« 2 pilotes (un au gouvernail avant ou *sao,* l'autre à la barre) ;

« 11 matelots pour la jonque ;

« 14 matelots pour le houpan ;

« 41 haleurs robustes et en bonne santé ;

« 2 cuisiniers.

« Il doit en outre laisser faire les modifications et installations que nous jugerons convenables pour amarrer la chaloupe à vapeur à couple de la jonque.

« Du *25 au 28 novembre* nous terminons l'arme-

ment du *Takiang* et embarquons le matériel et charbon dans la jonque.

« Nous amarrons la chaloupe le long de la jonque, de façon à lui permettre le moins de mouvements possibles.

. . . .

« Le *jeudi 28,* je profite d'une bonne brise favorable qui se lève à 4 heures, pour faire porter en avant la jonque, après une inspection minutieuse du matériel et du personnel contrôlés déjà par Tso.

« Nous la rejoindrons à Hoang-lin-miao, afin de juger dans une navigation isolée des qualités de la chaloupe.

« *Samedi 30 novembre.* — Nous quittons Itchang à 9 h. 30, l'appareillage ayant été retardé par suite d'un brouillard épais.

« La chaloupe marche bien, sa vitesse varie entre 6 n. 5 et 7 nœuds, la pression tient bien, la stabilité est bonne. Elle obéit très bien à son gouvernail, mais les quelques petits remous que nous trouvons au-dessus du Oui-t'an la déplacent beaucoup de sa route.

« Deux heures après l'appareillage nous sortons des gorges d'Itchang et nous arrivons à Hoang-lin-miao vers 1 h. 30.

« La jonque y était depuis la matinée.

« Nous amarrons la chaloupe à tribord de la jonque et nous repartons à 1 h. 40, la jonque ayant une touline à terre sur laquelle sont les haleurs.

« Nous mettons progressivement les machines à l'allure de route. Quoique remorquant la jonque, notre

vitesse est supérieure à la marche des coolies; nous larguons la touline.

« L'ensemble gouverne très bien, grâce au *sao*, qui empêche les embardées dans l'eau agitée. Pour doubler la pointe Chang-lou-kio, nous sommes obligés de remettre la touline à terre par l'intermédiaire du houpan. A Ma-pi-kou nous mettons dix minutes à doubler la pointe sans aussière.

« Vers quatre heures la pression tombe par suite du décrassage du foyer. Notre vitesse est très faible. Le vent se levant, nous hissons la voile de la jonque, ce qui nous permet de réduire l'allure de la machine et de remonter en pression.

« Nous nous arrêtons pour la nuit à Chan-teou-pin au pied du Ta-tong-t'an.

« Nous avons pu traverser le fleuve dans l'eau agitée du pied du Ta-tong ou rester auprès d'une pointe de roche sans faire la moindre embardée.

« Les résultats obtenus sont très satisfaisants et nous aurons ainsi un moyen sûr de remonter la chaloupe si sa stabilité initiale et sa stabilité de route ne sont pas suffisantes.

« Ce qu'il y a à craindre, c'est que l'ensemble soit trop résistant dans les rapides ou que l'eau envahisse la jonque ou la chaloupe.

« *1er décembre 1901*. — Après une pluie abondante pendant toute la nuit et une partie de la matinée, le temps s'éclaircit et devient très beau. Les sommets des collines avoisinantes sont couverts de neige.

« La jonque passe le Ta-tong-t'an seule, entre 7 et 8 heures.

« Elle doit faire disposer une amarre pour le cas où nous en aurions besoin; mais nous décidons de franchir le rapide seuls, si possible.

« La chaloupe appareille vers 8 heures à toute vitesse, la chaudière à 175 livres anglaises de pression. Elle gouverne assez bien dans l'eau agitée du pied du rapide; nous embarquons très peu d'eau en traversant un tourbillon; l'inclinaison a été faible, mais nous avons de la peine à revenir en route, la barre toute.

« Nous franchissons sans arrêt (8 heures à 8 h. 15), la vitesse étant très réduite.

« Nous continuons notre route dans une eau agitée, mais où le courant n'est pas très fort.

. . . .

« Nous mouillons à 5 heures un peu en dessous du Sin-t'an.

« En naviguant ainsi séparément nous perdons beaucoup de temps à attendre la jonque aux endroits difficiles. Nous avons avantage à la remorquer, car nous allons plus vite que les jonques seules et notre stabilité de route est excellente. C'est ainsi que nous procéderons désormais.

« *Lundi 2 décembre.* — L'eau a monté de 2 pieds et demi pendant la nuit. Nous sommes obligés de retarder l'appareillage, afin de vider les cales de la chaloupe, qui s'étaient remplies d'eau. Les coques travaillent beaucoup dans ces eaux très violentes et ne demeurent pas étanches lorsqu'elles sont en bois. M. Plant avait eu les mêmes ennuis avec la chaloupe à vapeur qu'il avait remontée trois ans auparavant.

« Le Sin-t'an commence à devenir dangereux ; nous passerons les trois rapides qui le forment en nous faisant haler.

« A 8 heures nous approchons du premier ; le pilote chinois veut essayer de le franchir sans amarre, car le vent est fort et nous aide beaucoup.

« Nous le passons sans difficulté en traversant la rivière en diagonale.

« A 8 h. 25 nous attaquons le deuxième, plus fort, et nous mettons une forte touline. Nous la larguons à 8 h. 40 pour franchir le fleuve en largeur et passer le troisième Sin-t'an, le plus violent, sur la rive droite.

« Nous nous arrêtons à toucher le rapide afin de changer la chaloupe de côté par rapport à la jonque.

« Pendant ce temps les coolies élongent un fort câble en bambou à terre. Puis nous commençons à passer vers 9 h. 40, avec tous les haleurs sur les amarres et un bon vent, les machines à toute vitesse.

« A 9 h. 45, comme nous n'avançons plus, on dispose une seconde amarre, on prend un renfort de quarante hommes et on met un traversier pour nous tenir à terre afin de ne pas tomber sur le rocher extérieur. Notre vitesse sur le fond est très lente, environ deux pieds par minute.

« A 9 h. 45 la brise tombe. Nous mettons le traversier en troisième touline.

« A 10 heures, nous stoppons au-dessus du rapide pour payer les coolies supplémentaires. Il y en a pour 3,600 sapèques (environ 8 francs).

. . . .

« Nous arrivons vers 3 heures au-dessus de

Koei-tcheou au Lien-hoa-t'an (rapide de la fleur de nénuphar). L'eau y est très mauvaise à cause d'un banc de cailloux qui obstrue le milieu de la rivière et de nombreuses pointes qui forment autant de rapides.

« Notre pilote chinois pense pouvoir franchir sans touline.

« Il se dirige en traversant les tourbillons vers le milieu de la rivière, pour attendre un très violent contre-courant qui porte sur le banc et passer ainsi au-dessus du rapide.

« Mais au moment où nous traversons les tourbillons, le contre-courant disparaît et fait place à une source très considérable qui produit un courant descendant violent.

« Nous sommes entraînés sur des roches à fleur d'eau et, pour les parer, nous devons revenir vers la rive droite. L'arrière de la jonque s'arrête juste dans le remous des roches, ce qui nous permet de venir plus rapidement sur bâbord.

« Nous essayons de nouveau, en suivant la côte de plus près de traverser la rivière et d'atteindre le grand contre-courant un peu plus haut. Celui qui suit la berge nous porte sur des jonques que nous parons avec peine en nous lançant à terre.

« Nous attendons que ces jonques aient passé le rapide.

« Nous disposons deux amarres, la moitié des haleurs sur chacune. Nous attaquons le rapide; la machine augmente son allure progressivement et les toulines prennent un peu de mou. La violence du courant devenant soudain plus forte, nous sommes rejetés



KONG-LIN-T'AN

en arrière ; nos haleurs, ne pouvant résister au choc, sont entraînés, ils lâchent leurs toulines. L'une d'elles s'engage dans l'hélice bâbord et fait quatre tours autour des ailes et du moyeu. Nous jetons une amarre à terre et reprenons notre place primitive.

« Nous revenons dans une eau plus calme pour dégager notre hélice en faisant plonger un Chinois. La nuit arrivant, nous nous amarrons définitivement.

« *3 décembre.* — Nous passons sans difficulté les trois petits rapides qui nous ont donné tant de mal la veille, en mettant un seul gros câble en bambou et en attendant successivement une accalmie de ces rapides. Leur force est, en effet, très variable, car ils sont produits par des masses d'eau puissantes qui s'échappent du grand courant et viennent frapper alternativement les trois pointes. Nous arrivons dans l'après-midi au pied du Ié-t'an et nous nous amarrons un peu au-dessus du *Kinsha.*

« *4 décembre.* — Nous faisons dégager dans la matinée la partie de la berge qui est en dessous du rapide. Toutes les jonques redescendent et s'amarrent par des traversiers le plus près de terre possible, afin que nous puissions passer entre elles et l'eau agitée et élonger nos amarres.

« Nous appareillons à 8 h. 45 avec une touline que nous larguons après avoir dépassé le banc de sable. Nous remorquons la jonque sans difficulté dans l'eau agitée, dans laquelle nous nous amarrons le mieux possible vers 9 heures.

« Nous élongeons nos câbles en bambou, puis nous nous déhalons un peu plus de l'avant. Nous nous

amarrons contre une jonque coulée échouée à la berge.

« A 10 h. 40 nous faisons embarquer nos quatre câbles, qui se présentent très bien; nous élongeons nos amarres et nous retirons les espars.

« Notre jonque est légèrement inclinée par rapport au grand courant; la chaloupe reçoit de l'eau très rapide et de fortes secousses dues au clapotis.

« Dès que l'ensemble est dans le grand courant, à la hauteur de la jonque coulée, l'eau monte sur l'avant de la chaloupe en grande quantité avec une vitesse et une force considérables; nous avons quarante centimètres d'eau courant sur le pont. Quoique tout soit fermé nous embarquons beaucoup et la chaloupe commence à donner une forte bande sur bâbord.

« Nous n'avançons pas, avec nos machines à toute vitesse et quatre cents haleurs environ sur nos amarres.

« Je fais reculer et reprendre notre poste; en reculant, le *sao* de la jonque se coince sur l'épave, casse ses taquets, balaye le pont et tombe dans le fleuve, entraînant trois Chinois dans l'eau, peu profonde heureusement.

« La chaloupe s'était enfoncée de plus de quatre pouces par suite de l'eau qui avait pénétré dans ses fonds. Nous la vidons et nous calfatons avec de l'étoupe, de la toile, du mastic toutes les ouvertures et les fentes. Nous changeons la chaloupe de bord par rapport à notre jonque, nous l'amarrons à l'intérieur et nous débarquons tous les poids inutiles, ne gardant à bord que sept à huit cents kilos de charbon.

« Nous obtenons ainsi deux pieds six devant et trois pieds neuf à l'arrière comme tirant d'eau. Les caissons ne portent plus que par leur partie centrale.

« Tout est terminé vers midi et demi, mais un fort vent se lève; nous sommes obligés d'attendre qu'il mollisse.

« A 4 heures le vent tombe tout à coup; nous poussons les feux le plus vite possible et à 4 h. 30 nous essayons pour la seconde fois.

« Nous franchissons le rapide sans la moindre hésitation, entre 4 h. 35 et 4 h. 50, les câbles étant à peine raides. Le halage terminé, nous remorquons la chaloupe au mouillage, où nous arrivons à 5 heures.

« Nous avons passé à deux mètres de la jonque coulée, à cinq mètres de galets découverts sur lesquels l'eau déferlait.

« La jonque a gouverné d'une façon merveilleuse, sans la moindre embardée.

. . . .

« *9 décembre.* — Nous nous amarrons en dessous du Tou-chou-t'an pour attendre les haleurs et élonger nos amarres.

« Nous en profitons pour couler un gros bloc de plomb dans une soufflure du cylindre admetteur tribord. Ce trou présentait à l'extérieur une section d'un centimètre de diamètre. Il avait été dissimulé avec de l'étain et ce n'est qu'un mois après la réception de la chaloupe que l'on s'est aperçu de l'existence du défaut.

« Tous les jours on matait l'étain, qui était repoussé continuellement par la vapeur, et, peu à peu, il n'avait plus assez de retenue dans son logement.

« Nous passons le rapide dès que la réparation est terminée, vers 2 h. 45.

« A 3 heures nous arrivons au Kao-t'an, qui est un des plus mauvais passages de la rivière. Actuellement l'eau y est très violente; elle forme un rapide particulier dont un des côtés traverse la rivière en biais et l'autre est constitué par des tourbillons et des sources très violents.

« Nous essayons de le passer en zigzag. En arrivant au rapide à la rive gauche, nous traversons la rivière. Nous étions encore dans l'eau agitée lorsque le bloc de plomb saute. Il est heureusement arrêté dans les vêtements du mécanicien Laforêt, au lieu d'aller tomber dans la machine bâbord, où il eût pu se prendre dans les mouvements et tout briser. La chambre de chauffe est remplie de vapeur, la machine tribord stoppe.

« Quoique en eau très forte, nous lançons à terre; un Chinois se jette à l'eau et porte une amarre. Nous nous étalons juste en amont d'un rocher qui nous eût causé des avaries très graves si nous avions été jetés dessus.

« Nous nous déhalons tant bien que mal un peu plus haut. Ne pouvant rester à cette place sans nous faire d'avarie sérieuse, nous repartons en avant, les deux machines en marche le plus vite possible, celle de tribord évacuant beaucoup de vapeur dans la chambre de chauffe, où la température devient très élevée.

« Nous abordons le rapide à la rive droite et nous nous lançons vers la rive gauche. Un tourbillon vio-

lent nous jette en travers dans le courant. Nous embarquons beaucoup d'eau, la jonque donne un fort coup de roulis et, se redressant avec peine sous l'action du *sao,* dérive avec nous, à six nœuds de vitesse, sur la rive gauche. En passant à hauteur du houpan nous prenons une amarre qu'il nous lance et sur laquelle nous nous tenons en nous étalant avec les machines.

« Nous nous amarrons à terre et réparons la fuite provisoirement en coinçant du plomb dans le trou avec un boulon.

« Nous stoppons pour la nuit au-dessus de Hoang-tchang, peu après avoir franchi le Pao-tse-t'an, qui n'est plus qu'un courant légèrement supérieur à celui de la rivière et ne présente pas de tourbillons et plus de dangers du tout.

. . . .

« Nous arrivons à Koei-fou à 1 h. 45. Je reçois la visite du sous-préfet vers quatre heures. Il m'envoie en même temps le charbon que je lui avais demandé en lui faisant porter ma carte. Nous profitons de cet arrêt pour réparer définitivement la fuite, tout autant du moins que les faibles moyens dont nous disposons nous le permettent.

. . . .

« *12 décembre*. — Nous appareillons vers 7 heures, favorisés par une bonne brise de l'arrière.

« A 7 h. 10, la cloche à air de la pompe de la machine bâbord saute; la chambre de chauffe est envahie par la vapeur et la chaudière se vide.

« Le quartier-maître Jacotey stoppe les deux ma-

chines, le chauffeur chinois met bas les feux et alimente avec le petit cheval à toute allure.

« Jacotey monte sur le pont, ayant à peine la force de se tenir. Quelques instants après il redescend pour fermer la prise de vapeur et ouvrir en grand la soupape de sûreté, qui se trouvait dans une atmosphère pleine de vapeur.

« Nous nous amarrons immédiatement à terre vers 7 h. 45.

« A 8 h. 5, lorsque la vapeur est condensée une fois la chaudière vidée, nous pouvons nous rendre compte de ce qu'il y a.

« Le clapet de retenue du tuyau de refoulement s'était coincé dans son logement et brisé sous l'effort de la vapeur. Il était formé de deux parties de bronze au lieu d'être coulé d'un seul bloc.

« La vapeur a alors envahi la cloche à air, qu'elle a fait sauter, car elle n'était retenue que par quatre goujons en laiton dont les filets ont été cisaillés.

« Nous remplissons la chaudière, rallumons les feux. On fait un joint plein sur le tuyau de refoulement de la pompe bâbord en attendant que l'on puisse ajuster un clapet de rechange. On alimente avec le petit cheval.

« Nous réappareillons à 8 h. 10 pour profiter de la brise qui augmente.

. . . .

« *13 décembre.* — Nous passons le Tong-yang-tse, qui est aussi fort que le Miao-kit-tse. Nous ajoutons en plus deux traversiers, un devant, un derrière, pour nous tenir contre la terre, le vent nous prenant par la hanche de tribord.

« Nous arrivons au Sin-long-t'an dans l'après-midi, après avoir rencontré en route l'eau très faible jusqu'à Yun-yang-hien et très forte au-dessus.

« Plant, après avoir vu le rapide, est d'avis de tenter de passer seuls, sans nous amarrer à la jonque, à cause des difficultés particulières que présentera son arrivée au-dessus de la pointe principale.

« Nous mettons du charbon dans la chaloupe de façon que les caissons portent bien sur l'eau et qu'elle ait son maximum de stabilité, c'est-à-dire qu'elle soit à deux pieds neuf devant et trois pieds cinq derrière.

« *14 décembre.* — Nous partons avec la chaloupe seule à 9 h. 10. Nous montons ainsi jusqu'à la pointe supérieure, où se trouvent les coolies et les câbles en bambou disposés pour nous amarrer et nous haler ensuite. Nous atteignons heureusement cette pointe, dont l'accès est extrêmement dangereux pour un vapeur.

« Il faut, en effet, rejoindre un courant ascendant qui, avec celui du fleuve, forme un énorme tourbillon. Si on entre trop en dedans, on est rejeté dans le grand courant descendant ; si on s'approche trop de la berge, on est porté sur la côte hérissée de rochers.

« En traversant le grand courant, nous mettons les machines en arrière pour ne pas arriver à terre avec trop de vitesse. Néanmoins, c'est tout juste si, avec la barre toute, nous pouvons attraper le courant descendant qui longe la pointe au-dessous et éviter d'être ainsi portés dans le grand courant.

« Pour ne pas buter contre terre et aussi pour corriger notre erreur, nous mettons la machine tribord en

arrière, sans pouvoir réussir à étaler le contre-courant. Nous sommes jetés contre la terre, mais heureusement au lieu de frapper sur les roches nous tombons sur un *red boat* amarré à la rive, qui fait tampon de choc, non sans quelque dommage pour lui.

« A 9 h. 30 nous sommes à la pointe supérieure.

« Deux pilotes particuliers du rapide sont venus à bord ainsi que deux matelots chinois de la jonque habitués à la manœuvre des amarres et des espars. Le Fée et Laforet sont à terre, ainsi qu'un chauffeur chinois.

« Nous disposons le sao du *Takiang,* prêt à être mis en place. On embraque les amarres; Monnot veille derrière, Plant est à la barre enfermé dans le kiosque; je suis à tribord devant, veillant à la manœuvre, transmettant les ordres à la machine, la hache sous la main, prêt à couper.

« Les deux pilotes ont la direction de l'opération du passage; nous les laissons faire, prêts à corriger ce qui pourrait nous sembler mal, et à aider à la manœuvre avec les machines.

« A 10 heures nous partons de la pointe; nous avons quelque difficulté à bien nous présenter et tombons deux fois sur les roches.

« A la troisième fois nous sommes bridés par nos traversiers avant et arrière, celui de l'arrière très raide; les amarres de halage nous déhalent dans le grand courant qui, nous prenant en biais, nous fait incliner de 25 degrés.

« Tout le côté est dans l'eau : j'en ai jusqu'aux genoux au milieu du pont à tribord; on avait heureu-



LE SIN LONG T'AN

sement entouré tous les roofs de deux épaisseurs de toile neuve.

« La bande s'accentue progressivement et devient très dangereuse. Craignant que la chaloupe ne chavire, je crie à Monnot de couper le traversier arrière et mets en même temps les machines bâbord en avant, tribord en arrière à toute vitesse. Cela nous redresse à temps.

« La chaloupe s'évite dans l'axe du courant et vient toucher sur un rocher à fleur d'eau. Les deux machines sont lancées en avant à toute allure (300 tours, 180 livres de pression). Nous débordons avec les espars et la barre.

« On coupe alors le traversier de l'avant, et en cinq minutes nous sommes halés au-dessus du rapide.

« La jonque passe après nous et à 1 h. 30 nous remettons en route pour Ouan-hien.

« *15 au 25 décembre.* — Après le Sin-long-t'an nous ne rencontrons plus que quelques passages délicats où nous sommes obligés de prendre une touline. Le reste du temps nous remorquons la jonque, laissant généralement nos haleurs loin derrière nous.

« Quand notre vitesse devient presque nulle nous mettons une amarre à terre, que porte un Chinois du bord et sur laquelle nous nous halons, ou encore nous poussons sur le fond avec des bambous.

« Le 16, nous trouvons pourtant quelques difficultés à franchir le Yang-ko-ki-tchang; nous n'y réussissons qu'après trois efforts infructueux.

« Les deux premières fois nous essayons en vain de

franchir en montant le plus haut possible sur la rive gauche, mais nous sommes arrêtés par des roches à fleur d'eau et ne pouvons avoir une diagonale suffisamment inclinée.

« La troisième fois nous mettons une touline de plus de 500 mètres. Notre résistance jointe à l'effort de l'eau sur le câble la font casser.

« Enfin la quatrième nous mettons une grosse amarre et prenons deux sampans supplémentaires pour la maintenir hors de l'eau. Cette fois l'opération est couronnée de succès.

« Dans la matinée du 17 nous naviguons à vitesse réduite le long de terre, dans une épaisse brume.

« Le 18, nous restons l'après-midi à Tchong-tcheou pour embarquer notre dernier approvisionnement de charbon nécessaire pour attendre Tchong-king, soit une douzaine de tonnes. Durant notre séjour nous recevons la visite d'un missionnaire français, le P. Got.

. . . .

« Le 21, nous dépassons Fou-tcheou lorsque, au Koei-long-t'an, l'eau disparaît tout à coup dans le tube de niveau de la chaudière.

« Le robinet-jauge inférieur donnant toujours de l'eau, nous ne soupçonnons pas une fuite. On réalimente difficilement avec le petit cheval à toute vitesse; nous décrassons et essayons de remonter en pression.

« Le niveau baisse de nouveau rapidement et le feu s'éteint peu à peu dans le fond du foyer.

« Nous laissons tomber les feux, et après ramonage on constate que tous les tubes sont secs.

« Mais quand on peut entrer dans la chaudière, nous nous apercevons que le ciel de la boîte à feu est gondolé, qu'une des coutures fuit beaucoup ainsi que les goujons des cornières de consolidation.

« *22 décembre.* — Cette avarie est impossible à réparer sur place avec nos moyens. Je décide de continuer la route en nous faisant remorquer par la jonque. Comme il nous reste avant Tchong-King nombre d'endroits où l'eau est forte, je renvoie l'interprète et Tso à Fou-tcheou porter une carte chez le préfet et prendre un supplément de trente haleurs et un second sampan.

« Nous partons pour Si-tou-tchang, où ils doivent nous rejoindre. Là, nous débarquons six tonnes de charbon de notre jonque, afin de l'alléger le plus possible.

. . . .

« *23 décembre.* — Nous avons de l'eau assez forte pendant toute la journée ; notre vitesse est très faible, c'est à peine si nous parcourons dix à douze milles en douze heures de marche. Nous devons changer continuellement la chaloupe de bord, en la mettant toujours en dehors, parce que, au Mo-pan-t'an particulièrement et au-dessous, nous avons deux endroits où la manœuvre est longue et difficile. Aussi mettons-nous trois heures pour parcourir un demi-mille.

. . . .

« *27 décembre.* — Nous passons le Yé-lou-tse, qui est une pointe formant une dénivellation où l'eau est

forte. Les coolies sont mal placés pour haler, aussi passons-nous très lentement.

« A 3 h. 30 nous arrivons au mouillage de Ouan-kia-to, à Tchong-king. »

Encore que fort difficile et contrariée à la fin par un accident qui, par bonheur, n'avait pas causé de malheur au personnel, la montée de notre deuxième embarcation à Tchong-king était donc chose faite.

Mes jeunes officiers avaient une fois de plus montré tout ce qu'on était en droit d'attendre d'eux par la suite.

Durant quelques jours, les incidents de la montée furent notre grand sujet de conversation. Tout n'avait pas toujours été rose pour les voyageurs, obligés de se serrer sur un étroit espace et dépourvus de toute commodité. Rien que la question de la nourriture leur avait au début causé bien de la gêne. Ils avaient en effet trouvé un soi-disant cuisinier; mais lorsque l'on arrivait au mouillage, en général rien n'était prêt pour satisfaire des estomacs affamés par la fatigue et les émotions.

Monnot dut se faire professeur ès arts culinaires pendant les arrêts et faire passer des « colles » au maître coq improvisé pour s'assurer — souvent en vain — que le repas du lendemain serait fait.

Les Chinois, eux, sur leurs jonques, s'installent très confortablement pour se nourrir, et toute la journée on voit cuire des chaudrons de riz mêlé de légumes et de viande de cochon ou de poulet. Parfois nos

voyageurs durent emprunter au dîner des coolies pour compléter le leur par trop sommaire.

Lorsque, dans les passages difficiles, on sacrifie au génie du fleuve le coq propitiatoire, il ne faudrait pas croire que le sacrifice ne profite qu'à lui seulement. Mais on y met des formes. Derrière le patron qui coupe le cou à l'animal, sur l'avant de la jonque, se tient le cuisinier, l'air indifférent. Au moment où le premier fait les génuflexions et les prosternations (Koto), il dissimule habilement derrière lui le corps et le lance en se cachant au cuisinier, qui s'en empare. Comme cela le *loung* n'a rien vu et l'équipage ne perd pas tout.

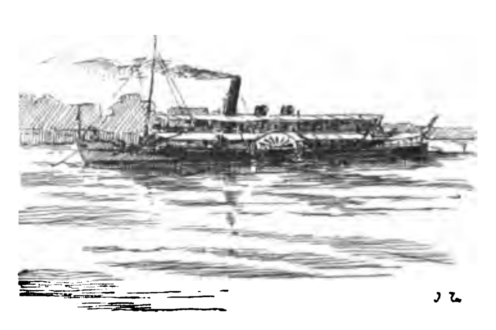
Avec les dieux chinois, comme avec les Chinois eux-mêmes, il suffit souvent de savoir s'entendre. Du moment où l'extérieur est sauvegardé, où la *face* est sauve, il y a matière à accommodements.

L'interprète ou le pseudo-interprète que du Boucheron avait amené était, lui, catholique. Les missionnaires sont très stricts dans l'exigence des pratiques religieuses chez leurs chrétiens, ce en quoi ils n'ont peut-être pas tort, car, il faut l'avouer, rien de plus contraire à la morale chrétienne que les sentiments intimes d'un Chinois. Il y a là tout un courant à remonter, et je pense qu'on n'en peut guère en venir à bout que par l'éducation successive de plusieurs générations. Aussi les missionnaires distinguent-ils soigneusement entre les *vieux chrétiens,* descendants des débris des premiers convertis, échappés aux per-

sécutions, et les *nouveaux chrétiens* attirés souvent par l'intérêt, pour avoir un conseil, une protection contre les exactions des mandarins, des secours en cas de misère.

Le Chinois est à la fois l'être le plus superstitieux et le plus sceptique du monde. Dans l'ordre du surnaturel sa croyance au bon et au mauvais sort, aux esprits favorables ou défavorables est sans bornes.

Mais ce n'est jamais une persuasion complète; la « foi du charbonnier » n'existe pas chez lui. En individu pratique cependant, son raisonnement est : « Si ça ne fait pas de bien, ça ne peut faire de mal » ; d'où un éclectisme qui permet aux trois religions brahmanique, bouddhiste et taoïste de coexister, et ils y joindraient volontiers, si on s'y prêtait, le catholicisme, le protestantisme et même l'islam; d'autant qu'en ce cas on pourrait avantageusement se recommander de sa foi auprès des personnages influents des six croyances.



LE « KINSHA »



RUE A TCHONG-KING

CHAPITRE V

AU POSTE FRANÇAIS DE TCHONG-KING

Débuts de 1902. — Réparations et modifications au *Takiang*. — Plant va à Itchang chercher sa femme. — Mme Plant. — Anglaises et Françaises. — Pourquoi les Anglais sont colonisateurs. — Un beau cadeau. — Nos constructions. — Jen-tong-san. — Tentative infructueuse pour remonter le Kia-ling. — J'expédie une mission hydrographique. — Le Ko-nien. — Hostilités chinoises. — Échauffourée à Nieou-nao. — Marquis en danger. — La colonie de Ouan-kia-to. — La pierre d'attente de l'époux. — Une langue à quiproquos. — Aventure *shocking* d'un commissaire des douanes. — La fête du Dragon. — Voyage du *Takiang* à Suifou.

Nous inaugurions bien l'année 1902. Nos deux embarcations étaient arrivées au but. Le *Takiang*, il est vrai, avait de grosses avaries, mais un examen attentif me montra qu'elles étaient réparables.

Je profitai de l'indisponibilité de cette chaloupe, tandis qu'on remettait en état sa chaudière, pour y apporter diverses modifications destinées à la rendre plus commode et plus habitable.

La chambre de l'avant fut installée avec deux banquettes-lits pliantes. J'élargis le pont à l'avant par une plate-forme permettant aux hommes de manœuvrer plus commodément les bambous et les espars de choc; enfin je disposai la dynamo et le petit projecteur de l'*Olry* pour pouvoir nous en servir au besoin à bord.

Nous étions en tout cas cloués pour quelques semaines à Ouan-kia-to et Plant en profita pour me demander l'autorisation de descendre à Itchang chercher sa femme, qu'il avait l'intention de garder avec lui à Tchong-king.

Mme Plant est une vaillante entre toutes. Elle a été des deux voyages de son mari avec le *Pioneer*.

C'est dans le meilleur sens du mot le type de l'Anglaise courageuse, qui suit son mari partout, ne s'étonne de rien, le réconforte par sa présence et sait, aux antipodes, lui créer un foyer confortable, un *home,* où il retrouve la douceur du foyer après la peine et la fatigue.

A mon sens, au lieu d'écrire sur la « supériorité de l'Anglo-Saxon », on eût mieux fait d'étudier la supériorité de l'Anglo-Saxonne.

Nous avons en France des voyageuses, nous avons des femmes qui ont su se faire à la vie aux colonies.



PORTEURS DE PIERRES

Il est même à remarquer que, dans ce rôle, les rares Françaises qui ont eu le courage de ne pas en avoir peur sont tout à fait supérieures. Il est encore à noter qu'après y avoir goûté elles y prennent un plaisir très grand et que, plus que les Français peut-être, elles sont gagnées, après un temps passé en Europe, par la nostalgie des vastes horizons.

Mais en Angleterre, en Amérique, c'est la règle ; en France c'est, hélas! la rare exception.

Il me souvient d'un capitaine anglais de l'armée des Indes qui, à la fin de la guerre de Chine, dirigeait la section de chemin de fer de Tong-kou.

Un beau matin, sa femme, qu'il avait laissée au Bengale, tomba chez lui, ayant pris quelques dizaines de moyens de transport différents pour le rejoindre.

En vingt-quatre heures, l'horrible case chinoise où il logeait comme nous tous, avec des caisses superposées en guise de meubles, avait changé de figure à ne pas la reconnaître.

Elle avait jeté une soierie par ci, mis une plante rapportée de la brousse par là, caché le lit derrière un rideau, et, comme mari et femme étaient des gens charmants, ce nous était un plaisir, lorsque l'on avait un instant de repos, d'aller prendre le thé ou le whisky and soda dans un cadre bien primitif, mais qui respirait la grâce et le confort.

Et je me rappelle d'avoir dit un jour à mon camarade anglais : « Après tout, vous êtes aussi orgueilleux qu'injustes en parlant de vos colonies et vous donnant les gants de ne voir jamais le soleil se coucher sur votre empire. C'est à l'Anglaise, non à l'Anglais,

qu'il faut en rapporter le mérite. Le jour où la Française l'imitera, vous savez, nous ferons mieux. »

Mme Plant était de cette sorte de femmes. Lorsque à Shang-Haï elle vint visiter l'*Olry,* son premier regard fut pour notre treuil et, le voyant solide, elle se rasséréna avec un « good windlass! », de bon augure.

Plant nous conta que, lors de son premier voyage, dans un rapide où il n'avait pas disposé d'amarres et qui se présenta infranchissable, il voulut envoyer une ligne à terre en l'attachant à une fusée et, par son secours, faire parvenir un câble pour se haler dessus. Aucun homme de son équipage, blanc ou Chinois, ne comprenait son idée; tous s'y prenaient très maladroitement et, durant ce temps, le bâtiment courait grand danger de perte. Ce fut Mme Plant qui attacha la ligne et fit partir la fusée.

Je donnai à Plant la permission qu'il me demandait, et il nous quitta pour un mois et demi.

Peu après je recevais les premières lettres de l'amiral Pottier, pleines d'éloges pour nous.

Il approuvait tous nos projets, y compris la construction de magasins et de logements.

M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, avec cette sûreté de vues et cette promptitude dans l'exécution qui le caractérisent, mettait à notre disposition un crédit de 100,000 francs pris sur le budget, riche alors, de notre colonie indo-chinoise.

Je pouvais passer dès lors du projet à l'exécution et, pour commencer, j'achetai par l'intermédiaire de

Coffiney un terrain situé juste en face de notre mouillage.

C'était le seul à vendre. Par malheur il est en pente brusque, composé de terre argileuse, et, avec le danger de grandes crues, j'étais obligé de construire des soubassements véritablement cyclopéens, allant partout chercher la roche et dressant, face au fleuve, un mur en blocs énormes de près de dix mètres de hauteur.

La main-d'œuvre chinoise est heureusement à très bon compte. Je me mis aussitôt en rapport avec un entrepreneur tailleur de pierres, et bientôt la falaise résonna du choc des lourds marteaux qui servent à détacher les blocs.

Les moyens de taille sont des plus primitifs. Avec une pointe emmanchée on creuse un sillon dans lequel on enfonce des coins d'acier au moyen de masses emmanchées au bout de bâtons flexibles.

Il faut toute la patience des Chinois pour arriver ainsi à détacher des blocs qui, taillés, mesuraient un mètre de long et cinquante centimètres dans les autres dimensions.

Mais quelle lutte de tous les instants pour arriver à deviner les ruses innombrables du Chinois, qui toujours cherche à vous tromper!

Si on prend les ouvriers à la journée, le travail est bien fait, mais ils en font le moins possible et je ne connais rien qui produise moins que le Chinois lorsqu'il n'est pas appâté par le gain.

Je travaillai donc le plus possible à la tâche.

Mais alors c'est une attention de toutes les minutes

si on ne veut pas se trouver à la merci des plus dangereuses malfaçons. Je mis Marquis à surveiller les travaux, en lui adjoignant deux marins, un charpentier et un gabier. On fait tout ce qu'on veut d'un marin; ils devinrent bientôt des vérificateurs excellents.

Mon entrepreneur, du nom de Jen-tong-san, était un solide gaillard, grêlé de petite vérole. Un proverbe chinois dit que dans un grêlé *(mat-se)* il y a trois malins. En l'espèce le proverbe était vrai, mais Jen trouva bientôt à qui parler.

Le *Takiang* réparé, arrangé, je voulus l'essayer.

Le long de Tchong-king coule, ai-je dit, une rivière considérable, le Kia-ling, qui rejoint le fleuve, en enserrant ainsi avec lui et par deux côtés la cité.

Encore que l'eau fût déjà basse, je résolus de tâcher de remonter durant quelques milles la rivière.

Un beau matin, par un froid piquant, le docteur Negretti et moi embarquions dans la chaloupe avec Fong-mi, le pilote chinois, et un vieux patron de jonque, pour nous aider de ses lumières. Nous longeons d'abord la ville, passant devant des centaines de jonques amarrées à la berge et où se pressent les curieux; puis, à un tournant, nous perdons de vue Tchong-king.

D'abord tout va bien. Nous avançons prudemment, nous chenalons entre quelques grosses roches et, comme il est 11 heures, nous nous accostons pour déjeuner à une petite plage de sable.

Mais au-dessus de ce point, comme nous devions

le voir de plus près et plus longtemps sur le Fou-ho, la nature du fleuve change.

Ce sont de grands bancs de galets qui s'avancent jusque dans le chenal. Le courant augmente et nous force à les longer de près.

Le patron de jonque n'a pas l'air de bien savoir ce qu'il fait. Une première fois nous raclons; il achève de se troubler et nous mène droit sur un banc de galets submergé, où nous touchons plus sérieusement.

La chaloupe saute de caillou en caillou, les hélices portent légèrement et une machine stoppe.

J'en ai assez, je ne tiens pas à casser quelque chose en m'en allant ainsi à l'aveuglette.

Non sans peine nous arrivons à tourner, à descendre, et à 2 heures nous revenions de notre expédition manquée un peu penauds, mais en somme heureux de ne pas avoir d'avarie à déplorer, ce qui eût pu arriver facilement.

Cet incident m'ancre encore plus profondément dans mon idée de ne pas conduire les bâtiments, surtout l'*Olry,* dans des passages inconnus avec les seules lumières d'un pilote local, bon ou mauvais, on ne le sait qu'après expérience, et qui en tout cas ne connaît pas la manœuvre d'un bâtiment à vapeur et peut s'affoler.

J'estime que, sinon pour nous qui serons souvent forcés de nous en remettre à notre étoile, du moins pour faciliter la tâche à nos successeurs, il convient d'avoir mieux que des croquis plus ou moins grossiers.

Le 20 janvier j'expédie Térisse et Marquis, en leur

donnant la tâche de faire du haut Yang-tse, entre Tchong-king et Suifou, une hydrographie exacte et sérieuse.

Les moyens dont nous disposons sont malheureusement restreints et la nature du climat, les circonstances particulières au pays rendent cette opération difficile.

Impossible, comme il eût été régulier, d'établir une grande triangulation couvrant le fleuve de son réseau et dans les mailles de laquelle on viendrait loger une triangulation secondaire et, plus tard, les détails topographiques et hydrographiques.

Comme instrument, nous ne possédons que le petit théodolithe-boussole de la marine.

Puis, le temps est constamment pluvieux, couvert, et souvent le brouillard s'étend en bancs plus ou moins épais dans la vallée. On ne peut donc apercevoir les signaux qu'à très courte distance. Si même on arrivait à en établir de visibles sur les sommets des collines souvent à plusieurs kilomètres dans l'intérieur des terres, rien n'est moins sûr que de les voir respectés par les Chinois.

A moins d'avoir des forces sérieuses pour les protéger, rien de moins prudent aussi que d'envoyer nos gens, à pareille distance du fleuve, faire des choses que les Chinois ne comprendront pas et à quoi ils risquent d'attacher une interprétation dangereuse de sort jeté ou de main mise sur leur pays.

Je me résous donc à employer le procédé suivant :

nos officiers suivront les berges, ils établiront de place en place des mires couvrant le fleuve d'un lacis de triangles et relèveront au théodolithe les angles de ces derniers.

En partant d'une base prise quelconque, nous tracerons ultérieurement en France, lorsque nous établirons nos cartes définitives, le réseau ainsi déterminé ; puis, par la considération des positions astronomiques des points extrêmes, nous le réduirons en grandeur et en orientation.

Mais ce sera là travail très long. Aussi comme il importe de laisser une carte, sinon rigoureusement exacte, du moins très approximative et qui puisse servir à la navigation de l'*Olry* dans ce bief qu'il est appelé à parcourir souvent, je recommande à nos hydrographes de déterminer de place en place la longueur vraie des côtés de ces triangles, en mesurant au sextant l'angle sous-tendu par une mire de hauteur connue.

Je mets Térisse et Marquis en route dans une jonque, en leur donnant en outre deux houpans pour les transporter plus rapidement.

Je leur fais les plus grandes recommandations de prudence. Déjà de mauvais bruits courent. Le Setchouen est la terre classique des brigands, les sociétés secrètes y florissent. Notre consul, M. Haas, est à Tchen-tou, et je fais prévenir par son intermédiaire le vice-roi, comme aussi je vais moi-même rendre au tao-taï une visite pour lui expliquer ce que nous ferons et le prier de donner des ordres pour que les populations soient partout averties.

Je dirai tout de suite que presque partout nos gens n'eurent qu'à se louer de l'accueil qu'ils reçurent, sauf entre Ho-kiang et Lou-tcheou, où se passèrent des faits qui eussent pu avoir des suites graves.

Contrariés d'abord par la brume et aussi un peu par l'inexpérience explicable du début, nos jeunes officiers eurent encore à souffrir de l'extrême curiosité chinoise, curiosité dont on n'a pas idée si on ne l'a pas éprouvée.

Vers le commencement de l'année chinoise, la fête *Ko-nien,* durant laquelle s'arrêtent toutes les affaires pour une période de plusieurs semaines, devenait une cause d'ennuis par le grand nombre d'oisifs, quelques-uns ayant trop festoyé, qu'elle entraîne.

Cependant, le 10 février, je recevais une lettre de Térisse qui m'inquiétait.

A Song-ki-tchang, dans une maison de thé où ils s'étaient arrêtés pour se rafraîchir, un peu en dehors du village, une bande de Chinois avaient proféré des insultes. Ils disaient à la foule qu'on était venu voler leurs bijoux et violer leurs femmes.

Là-dessus, quelques catholiques qui se trouvaient là ayant pris le parti des Européens, une rixe entre Chinois s'en était suivie. Un d'entre eux était assez sérieusement blessé.

Térisse, avec beaucoup de prudence, s'étant demandé si les catholiques n'avaient pas voulu profiter de sa présence pour régler quelque querelle particulière, s'était adressé au mandarin local. Ce dernier



OUAN-KIA-TO

avait reconnu que les agresseurs étaient les coupables et avait fait donner cinq cents coups de bambou à l'auteur de la blessure.

Malgré cette intervention de l'autorité en notre faveur, je restais inquiet. Le 23 février, je recevais une nouvelle lettre de Térisse; l'incident que je craignais s'était produit au village de Nieou-nao-itchang.

Cette grosse bourgade a toujours été un centre hostile aux étrangers et s'est signalée dans les troubles fomentés quelques années auparavant par un simple coolie, Yu-man-tse, qui sut se faire une réputation d'inspiré et faillit conquérir le Se-tchouen.

Térisse cheminait le long de la rive droite, tandis que Marquis traversait le village.

A son arrivée une foule de cinq à six cents personnes se rassembla aux cris de *cha! cha!* (tue! tue!) Les Chinois étaient armés de bâtons et de cailloux. Un d'eux, plus entreprenant, s'approcha et essaya d'arracher à Marquis la jumelle qu'il portait en bandoulière et qu'il prenait sans doute pour un revolver. Mal lui en prit. Marquis est vigoureusement découplé; son agresseur passa un mauvais quart d'heure et sortit fort maltraité de ses mains.

Le Chinois est l'être le plus essentiellement, le plus profondément, le plus complètement lâche du monde. L'exemple suffit et la foule se dispersa.

Mais, à quelque cent mètres au-dessus du village; se trouve un escarpement à pic sous lequel passe la route.

Marquis s'y plaçait en station avec sa planchette

lorsque, du haut de la falaise, les pierres se mirent à tomber autour de lui.

La situation devenait dangereuse. Abrités sur la crête, les agresseurs n'avaient rien à craindre, et il ne pouvait plus être question de les corriger manuellement. Se retirer, c'était risquer d'attirer sur soi toute la meute; il ne faut jamais reculer devant des Chinois, sinon ils croient qu'on a peur et, leur férocité n'étant plus combattue par la crainte, on a à supporter le choc de toute la foule, les derniers poussant les premiers.

Marquis fit crier que si on continuait à jeter des pierres il allait tirer, puis fit feu dans la terre de la falaise. Les projectiles ne firent que redoubler et une grosse pierre l'atteignit à la cuisse, légèrement par bonheur.

Il se décida alors à faire siffler deux balles aux oreilles des agresseurs en ayant soin de viser assez haut pour n'atteindre personne. Cette fois cela suffit.

Comme je le lui avais recommandé, Térisse avait pris soin d'avertir de son passage le sous-préfet de Ho-kiang, dont dépend Nieou-nao, en le priant de prévenir les populations du caractère absolument pacifique de sa mission, autorisée d'ailleurs par le vice-roi, et de prendre, s'il était nécessaire, des mesures de protection. Le fonctionnaire chinois n'avait pas envoyé un seul soldat, n'avait averti personne; son incurie, sinon sa complicité, était flagrante.

Aussi Térisse lui expédia-t-il, en même temps qu'il m'avertissait, la lettre suivante :

« L'officier français écrit au sous-préfet de Ho-

« kiang : « Hier, la population de Nieou-nao-itchang a
« insulté un officier français et lui a jeté des pierres.

« Je prie le sous-préfet de Ho-kiang de rechercher
« les coupables et de les punir sévèrement.

« Si pareille chose se produisait à nouveau et si,
« comme dans le village de Nieou-nao, nous ne
« sommes pas protégés par la police locale, nous
« serons forcés de nous protéger nous-mêmes, ce
« qui amènera quelque accident.

« J'écris au commandant supérieur français à Tchong-
« king, pour qu'il raconte ce qui s'est passé au vice-
« roi de la province. »

A vrai dire, j'appris en même temps un fait qui venait de se produire, et qui pouvait, dans une certaine mesure, expliquer sinon justifier la stupide et sauvage agression des gens de Nieou-nao.

Presque en même temps que nos officiers, étaient partis de Tchong-king pour Suifou deux employés européens de la douane chinoise.

Simple promenade d'agrément, disaient-ils. J'appris cependant plus tard qu'ils avaient été chargés d'une mission officieuse par le commandant de la canonnière anglaise, et pour qui sait ce qu'est en réalité la douane dite impériale, et que ses agents sont pour la plupart les meilleurs avant-couriers de l'influence anglaise en Chine, leur voyage, en une saison des moins agréable, pouvait avoir d'autres raisons que le sport.

Quoi qu'il en soit, leur jonque était fortement approvisionnée de whisky et autres boissons fortes.

C'est peut-être sous leur influence que l'un des

douaniers avait commis à Lou-tcheou une sottise dont probablement nous payions les frais.

Son boy s'étant pris de querelle dans une boutique avec le marchand, il en était résulté une rixe où le gamin avait été pas mal houspillé.

Le douanier était alors allé porter plainte au tao-taï. Jusqu'ici rien de mieux. Mais où il avait dépassé les limites, c'était, se prétendant personnellement insulté, d'avoir exigé ou admis comme réparation d'être reconduit à bord de sa jonque porté dans la chaise verte du haut magistrat.

J'ai dit la signification des couleurs de chaise; nul dans la population de Lou-tcheou ne pouvait ignorer l'humiliation du tao-taï. Il ne faut jamais jouer avec la « face » des Chinois, gens qui cumulent avec quelques autres défauts celui d'être le plus sournoisement rancuniers qu'il soit possible.

En fait d'ailleurs, cet employé très subalterne d'une administration qui après tout est chinoise, payé par l'argent des Chinois et humiliant un très haut fonctionnaire, c'était un affront que j'aurais vivement ressenti si j'avais été Fils du Ciel.

Je ne crois pas me tromper en disant qu'il le fut en effet et, comme la population des campagnes en est encore à confondre sous le nom de Yang-jen tous les Européens sans distinction de nationalité, il advenait précisément que nous avions risqué de payer pour un Suédois anglicisé.

J'en profitai pour écrire à M. Haas et lui énumérer à nouveau, dans le but de bien préciser les faits, les

travaux que je comptais accomplir par la suite, savoir :

Voyage du *Takiang;* puis de l'*Olry* jusqu'à Suifou, et reconnaissance du fleuve jusqu'à obstacle infranchissable aux vapeurs ;

Voyage des embarcations sur le Fouho à Kia-ting, puis le plus près possible de Tchen-tou et visite personnelle au vice-roi ;

Liaison avec le Yunan par une mission par terre avec le lieutenant Marquis ;

Reconnaissance, si possible, du Kialing-kiang.

La sanction de l'échauffourée de Nieou-nao fut, longtemps après, le déplacement du sous-préfet de Ho-kiang. Du moins, on me l'affirma. J'avoue, pour *ma face,* avoir préféré ne pas vérifier le fait.

Du moins eut-elle pour résultat l'envoi d'ordres formels du vice-roi qui empêchèrent le retour de pareils incidents, et le 15 mars Térisse et Marquis atteignirent Suifou sans encombre.

A Tchong-king, durant ce temps, nous avions continué nos installations et nos réparations. Plant était arrivé avec sa femme, et, ne trouvant pas de maison convenable à terre, s'était installé dans une jonque avec tout le confortable qu'il avait pu. Notre petite colonie de Ouan-kia-to s'était augmentée par le retour de M. Duclos et de sa femme ; cela finissait par former un centre en liaison intime de cœur avec nos compatriotes de Tchong-king.

Rarement, par malheur, on trouvait le temps de se visiter. C'est tout un voyage de remonter le courant

du fleuve et de passer le petit rapide de Ou-koui-tse. Nous avions d'abord cru que ce nom voulait signifier *la tortue de pierre*. Un roc arrondi affecte, en effet, vaguement la forme d'une carapace. Mais il paraît que sa signification est *la pierre d'attente de l'époux*.

La légende rapporte qu'un empereur, du temps des trois empires, étant parti pour une guerre, l'impératrice, restée à Tchong-king, venait chaque jour tenir sa cour sur la pierre pour apercevoir de plus loin l'époux revenant par le fleuve sur sa flotte de jonques.

On fait dire ainsi aux noms chinois, si on ne connaît pas la lettre, le caractère qui les précisent, à peu près tout ce qu'on veut.

On sait que le chinois est monosyllabique, c'est-à-dire que chaque mot n'est composé que d'une seule émission de voix.

Dans la langue vulgaire, et pour les distinguer, on réunit souvent deux monosyllabes ayant la même signification. Chacun d'eux, pris isolément, désignerait quatre, cinq objets, et même plus, mais leur réunion précise.

Il y a aussi les tons : ils sont aigus ou graves, mais tenus sur la même note, ou bien s'élèvent ou s'abaissent pendant l'émission de la voix.

A ces quatre tons, seuls usités à Tchong-king, on en joint un cinquième, nasal dans la plupart des provinces.

On conçoit l'innombrable quantité de quiproquos

que le manque de flexibilité des gosiers européens occasionne et dont s'amusent les Chinois.

Il en est un classique : c'est le mot *piao* qui en est cause. A un ton il veut dire cuillère; à un autre il signifie... une dame de mœurs légères. Il est peu de repas où il n'amène l'hilarité parmi les boys qui servent à table. Il veut encore dire un dossier, des papiers d'affaires.

Certain commissaire des douanes, Anglais fort irascible et dont les Chinois de son entourage redoutaient à juste titre la colère, demandait un jour, en se trompant de ton, une pièce de comptabilité à son secrétaire.

Gros émoi du jeune lettré, qui cependant, au troisième ou quatrième *piao* de plus en plus énergiquement prononcé en serrant les poings, se décide à expédier un employé plus subalterne à la recherche de l'objet toujours aisé à trouver dans une ville chinoise.

Et non moins gros scandale lorsqu'une beauté peu farouche du cru fut introduite en grande pompe dans le sanctuaire administratif.

Un consul, Français celui-là, se trouvait en visite chez un vice-roi. Il avait déposé à ses côtés son chapeau de cérémonie, qu'un des servants crut bien faire d'aller suspendre.

L'entretien terminé, le consul, pour en marquer la fin, demande son chapeau *(mao tse)*.

Mais, à un autre ton, mao (on dit généralement *mao fang)* désigne ces commodités architecturales

qu'on marque généralement sur les plans d'une initiale double.

Un peu surpris, mais gardant toute la dignité décorative dont ne doit jamais se départir un grand mandarin, le vice-roi parla bas à l'oreille de deux suivants, mandarins eux-mêmes de grade inférieur (le gardien spécial du perroquet de Li-hung-tchang était capitaine de frégate dans la marine de guerre chinoise). Et notre consul, toujours sans son chapeau, mais accompagné d'une escorte d'honneur, fut conduit avec révérences et salutations au buen-retiro particulier de Son Excellence.

Pour essayer notre projecteur, pour donner quelque sujet d'étonnement aux Chinois, nous nous offrons une petite fête à l'occasion des cérémonies du Dragon. Tous les ans, à une date fixe du calendrier chinois, des dragons en papier transparent, éclairés par des lampes placées à l'intérieur, sont promenés en procession dans les rues des villes chinoises.

Nous construisons un dragon sur notre sampan, que nous prenons à la remorque de la chaloupe.

Le projecteur de celle-ci lance son faisceau, qui éclaire les murailles tandis que nous remontons lentement le fleuve jusqu'au mouillage des Anglais.

La moitié de la population de Tchong-king est sur les remparts et pousse des cris chaque fois que la lumière électrique vient les éclairer d'un rapide éclat.

Nous retournons à bord à 11 heures avec une musique chinoise qui nous a demandé la permission de venir avec nous.



TAILLEURS DE PIERRE A OUAN KIA TO

Le début de mars était arrivé, les eaux étaient le plus bas possible. Pour permettre à Plant de voir le fleuve entre Tchong-king et Suifou en cette saison, pour qu'il fût revenu à temps en vue du voyage de l'*Olry* et aussi à cause des incidents de Nieou-nao-itchang, je résolus d'expédier le *Takiang* vers l'amont sous le commandement de Monnot.

La carte du P. Chevalier ne porte pas de fond inférieur à 4 mètres dans cette partie du fleuve; la mission hydrographique ne me signalait pas, d'autre part, de grandes difficultés de navigation. Il est vrai que, partie un mois et demi plus tôt, elle avait trouvé plusieurs pieds d'eau de plus que le *Takiang* n'allait en rencontrer aux mêmes passages. Cependant je ne pensais pas que le voyage fût long ou périlleux.

Comme on va le voir, il fallait en rabattre.

Monnot partit le 8 mars. Dès le début, les difficultés commençaient, et ce ne furent, dès lors, qu'incidents sur incidents.

EXTRAITS DU RAPPORT DE M. L'ENSEIGNE DE VAISSEAU MONNOT SUR LA MONTÉE DU « TAKIANG » DE TCHONG-KING A SUIFOU.

« *8 mars.*— Depuis l'instant de l'appareillage jusqu'à Long-men-hao la marche semble aisée, bien que la pression tombe peu à peu. Les lignes d'eau du *Takiang* sont en effet des plus favorables tant pour la marche que pour la direction.

« Nous passons devant le *Woodcock* en forçant la chauffe; la pression est tombée à 125 livres.

« A ce moment, j'attribuais cette chute au manque d'habitude du nouveau personnel et à la surprise du départ. Je constate néanmoins que les foyers sont clairs et la combustion très bonne.

« Nous longeons à ce moment la rive droite, qui se profile en un long banc de galets s'enfonçant lentement sous l'eau. Le courant y est assez fort et, la pression tombant à 100, il est inutile de tenter plus longtemps, nous sommes trop loin pour envoyer une touline. Je songe à nous amarrer pour visiter la chaudière.

« Nous rejoignons l'autre rive, qui est suivie par un courant assez fort, et le long de laquelle sont amarrées de grosses jonques. Au moment d'envoyer notre bout à terre, nous touchons assez durement à tribord derrière. Tant par la manœuvre de la barre que par le choc qui nous a rejetés l'avant à tribord, sans aide de gens sur la rive, nous nous échouons légèrement. A ce moment, la pression n'est plus qu'à 75. Bien que la place fût mauvaise (il n'en existait pas d'autre au-dessus du poste de la douane), nous nous amarrons; la pression ne nous permet pas d'aller ailleurs.

« Le tube de niveau est très boueux, indication sûre de l'ébullition. Après avoir fait une évacuation et déchargé le *Takiang* de quelques colis lourds, nous appareillons de nouveau pour remonter le banc de galets.

« Nous appareillons en laissant culer, puis nous

abattons sur bâbord de façon à aller chercher l'autre rive.

« A environ 200 mètres de la rive gauche, alors que rien ne l'indiquait, nous raclons de l'arrière.

« La machine tribord stoppe par deux fois d'elle-même sous le choc avant qu'on ait eu le temps de fermer la valve. Abattant franchement sur bâbord, nous descendons la rivière, puis rejoignons la rive droite le long du banc.

« Partis avec 160 livres de pression, nous atteignons le but très péniblement, lâchant le sampan que nous remorquions à couple et qui remonte par ses seuls moyens. Nous stoppons de nouveau et nous nous amarrons juste devant le consulat de France.

« Tout bien examiné, nous n'avons aucune avarie à la coque ; l'hélice tribord a dû néanmoins souffrir.

« Attribuant à l'ébullition la difficulté de la chauffe, je fais faire trois extractions.

« L'après-midi, à 2 heures, nous appareillons, espérant mieux. Après vingt minutes de marche, la pression est tombée de 125 à 100 livres.

« Il est impossible de pousser plus loin. Nous mouillons dans une petite baie de sable et les feux sont mis bas.

« J'envoie acheter des briques très minces pour les mettre en place dans la garniture du foyer, à la place de celles existantes, que je trouve trop hautes. Par cette modification j'ouvre un passage aux gaz et le contact direct des flammes et du ciel de foyer est plus immédiat. D'ailleurs, bien qu'il m'en coûte de redescendre à Ouan-kia-to, je m'y résoudrai, si cet essai

ne donne pas de résultat. Il est en effet trop hasardé de tenter ce voyage avec un bâtiment aussi lent.

« *9 mars.* — Nous appareillons à 8 heures, les hommes ayant déjà travaillé la nuit depuis 2 heures.

« Après une demi-heure de marche, la chauffe restait pénible; bien que nous puissions tenir maintenant 120 livres, nous prenons de nouveau un poste de mouillage.

« De cet essai je conclus que je dois supprimer complètement le plan de briques mis à Tchong-king.

« On avait en effet, de ce fait, diminué notablement sinon la surface chauffée directement, du moins une hauteur de 35 centimètres de la lame d'eau avant réchauffée par rayonnement.

. . . .

« Je rétablis donc l'ancien autel, mettant des briques moins hautes et laissant mobile une plaque du dessous du cendrier, afin qu'on puisse chaque jour retirer les escarbilles tombées derrière l'autel.

« *10 mars.* — Appareillage à 9 heures. Prêts depuis 7 heures du matin, après une nuit de réparations; une brume très épaisse nous oblige à remettre notre départ. Nous étions mouillés au-dessous du Kiu-long-t'an et, peu après l'appareillage, nous en tentons le passage.

« Très long courant constitué par l'étranglement du fleuve entre deux bancs de galets de la rive droite et une île à gauche.

« Juste au-dessous, un coude assez prononcé dévie le rapide, et là se placent de nombreux tourbillons

qui obligent à passer très près des rochers qui prolongent la rive droite.

« La pression est tenue haute très aisément.

« Nous atteignons facilement la pointe de l'île sablonneuse; à ce point, après plusieurs essais, nous lâchons le sampan. Lentement, nous avançons en multipliant les zigzags et en gagnant la rive droite.

« Les fonds, qui jusque-là n'étaient que de huit à neuf pieds, augmentent et en même temps le courant diminue.

« Soudain, alors que la sonde n'indiquait aucun fond, nous trouvons cinq pieds. La barre est à droite toute et, avant que nous stoppions, nous touchons très violemment par l'arrière. La machine bâbord a subi une forte secousse.

« Autour de nous, pas de fond. Nous repartons après avoir examiné les cales; rien de très anormal, malgré la violence du choc.

« Nous stoppons au-dessus du rapide. Au toucher les hélices semblent avoir souffert à l'extrémité des ailes seulement.

. . . .

« Au-dessous, l'eau court plus calme et nous permet d'atteindre Hia-tse-pei.

« Le fleuve y est coupé par deux longues jetées rectilignes de roches hautes de 5 à 6 mètres, séparées entre elles par une étroite passe.

« Plusieurs rochers à fleur d'eau ont été roulés en ce point, tandis qu'en face un banc couvert d'un ou deux pieds d'eau va rejoindre la rive gauche.

« L'eau arrive en ce point en trois courants distincts.

Une partie débouche perpendiculairement au lit par l'ouverture entre les jetées de roche; une autre, les longeant, court très rapidement; enfin, rejetée par le banc, la troisième vient constituer avec les deux premières un véritable et unique tourbillon.

« Des rochers d'un côté, le banc de l'autre rendent ce point délicat et même dangereux.

« Après avoir fait plusieurs abattées inquiétantes, redressées avec les machines, nous réussissons à atteindre la jetée, la longeant à deux ou trois mètres, cherchant le moins de courant possible.

« Après trois quarts d'heure d'essais nous n'avançons pas. Un homme apparaissant heureusement peut tourner à terre une touline que nous lui lançons, et tous, sauf un mécanicien en bas et Plant à la barre, nous attelant dessus, nous réussissons à donner l'élan sauveur.

« La situation était en effet périlleuse, car il ne fallait pas songer à se laisser culer dans de pareils tourbillons. Quant à abattre, il est moins que sûr que nous en eussions eu la place sans nous mettre au sec ou sur les roches.

« Nous mouillons à 5 h. 15 au village au-dessus, qui offre un abri sûr.

« Le sampan nous ayant rejoints, nous repartons et mouillons pour la nuit au-dessous du Mo-pan-t'an.

. . . .

« A partir de Kin-sin-che, la force du fleuve nous oblige à lâcher le sampan et nous allons jusqu'au soir péniblement, longeant de nombreux bancs de galets qui ne nous laissent que huit à neuf pieds d'eau.

« Dans cette partie du fleuve, l'eau prend un aspect *compact* et de faibles sources semblent éclater du fond et se multiplient.

« Les hélices travaillent mal et les jonques naviguent beaucoup plus vite que nous.

« On a là sensation très nette du mauvais rendement des propulseurs.

« Nous stoppons le soir au-dessous de Che-nieou-t'an.

« *12 mars*. — Appareillage à 7 h. 30. J'engage 120 haleurs et un sampan pour le passage du rapide.

« Il est le résultat de plusieurs îles de sable et de galets plus ou moins réunies les unes aux autres qui s'étendent entre les deux rives.

« Juste au-dessous, la rive gauche se présente rocailleuse, s'enfonçant subitement après s'être prolongée en plateau.

« Le coude est empli par des tourbillons violents qui laissent échapper un contre-courant le long de l'île.

« Chacun des deux bancs se prolonge par un haut-fond à peine couvert, faisant face à un grand éboulis de cailloux sur la rive gauche.

« Les haleurs tirent de la rive droite. Pour échapper au courant, nous coupons les tourbillons allant franchement à droite.

« Il y a d'abord beaucoup de fond ; puis, entrant dans le courant direct, nous trouvons dix pieds.

« Le sampan tente une première fois de nous apporter la touline ; mais, entraîné par le courant, il n'y réussit pas.

« Devant l'impossibilité de pouvoir recevoir l'amarre, nous nous approchons de la rive droite de l'île.

« A ce moment, pris par le contre-courant et un tourbillon, nous sommes rejetés en travers dans le courant.

« Je renverse la marche des machines et, redressés, nous recommençons la manœuvre, qui réussit complètement.

« La machine à toute vitesse, nous avançons lentement, suivant le chenal, dans lequel nous ne trouvons que cinq pieds en haut du banc.

« Nous sommes cependant dans le grand chenal, celui que suivent les jonques à la descente.

« Immédiatement au-dessus, l'eau devient plus calme. Commençant à avancer par nous-mêmes, nous larguons la touline.

« A ce moment, sans qu'aucun indice se montre à la surface de l'eau, la sonde indique quatre pieds. Bien que les machines soient stoppées immédiatement, nous touchons par tribord, mais très doucement.

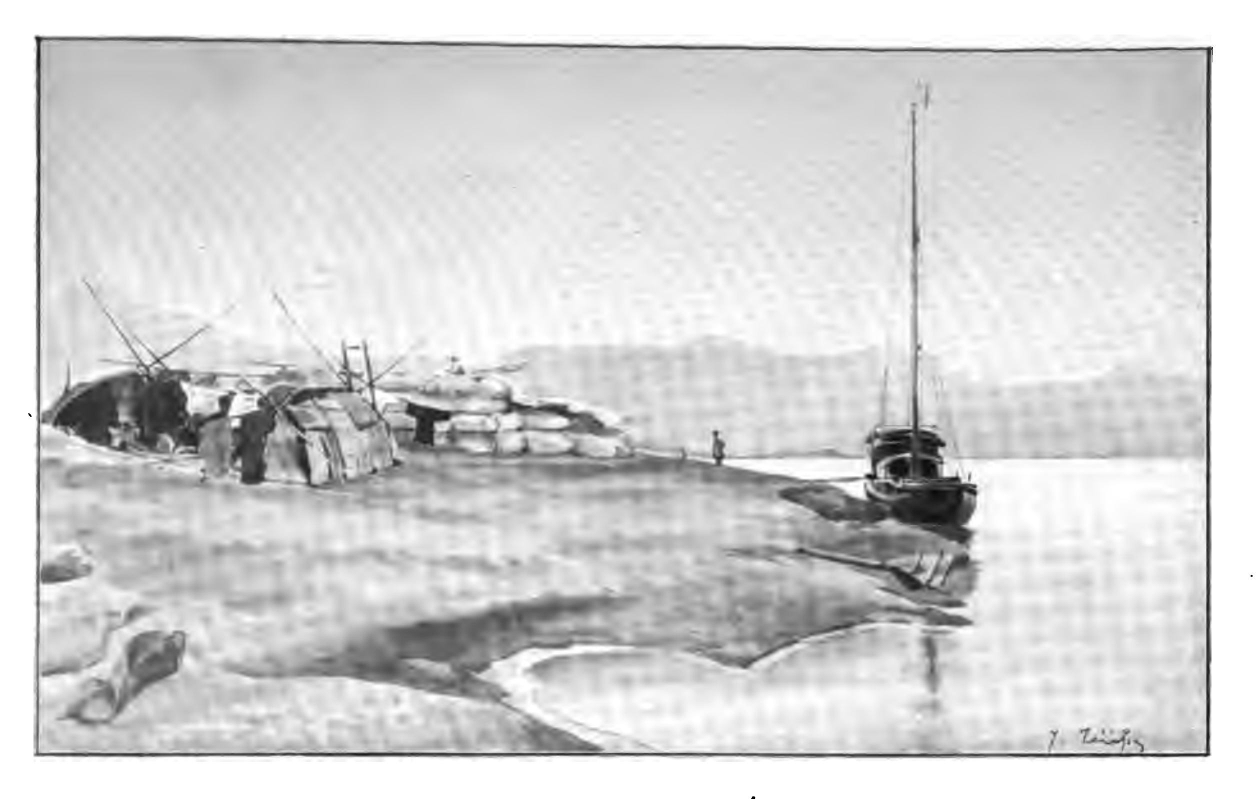
« Il faut là, en effet, passer entre deux rangées de rocs immergés ; mais le pilote chinois, pas accoutumé aux bateaux à vapeur, me prévint trop tard.

« A 9 h. 30 nous atteignons Kiang-tsin-hien, y stoppons pour faire quelques achats et en repartons à 11 heures pour Iou-ki-tchang.

. . . .

« *14 mars.* — Avant l'appareillage je fais raccoler des coolies pour le passage de King-kan-touo et les deux qui sont au-dessus.

« Pour la première fois les gens du mandarin sont



BORDS DU YANG-TSÉ

obligés d'employer la force pour conduire les coolies au chemin de halage.

« Nous appareillons à 8 heures et franchissons la course assez facilement. Les haleurs ont mieux fait qu'on n'était en droit d'espérer, étant données leurs difficultés pour se rendre à l'ouvrage. »

. . . .

Le rapport de Monnot continue ainsi longuement par un récit incessant de manœuvres pénibles, d'échouages, de halages risqués.

Dans les environs de Nieou-nao-itchang aucune insulte ne se produit; mais les habitants craignant des représailles se sauvent et se cachent à l'approche de la chaloupe, et l'absence de haleurs rend la navigation encore plus pénible.

Le fleuve est une succession incessante de « courses » le long des bancs de galets ; les fonds sont loin d'être ceux indiqués sur la carte du P. Chevalier. Monnot m'écrit qu'en lisant comme si c'étaient des pieds les sondes marquées en mètres on a sensiblement la vérité.

Un moment je crains pour la sécurité de l'embarcation. J'écris à Monnot que je le laisse libre de s'arrêter ou de revenir s'il craint par trop les accidents en continuant.

Mais revenir est peut-être plus dangereux que d'aller de l'avant. Au-dessus de Lou-tcheou le fleuve est un peu meilleur, ou du moins les passages difficiles s'y multiplient moins.

Le Siao-che-pei est cependant peut-être à ce mo-

ment le point le plus dangereux de toute la section Tchong-king — Suifou. Le *Takiang* le franchit le 22 mars, sans accident mais non sans peine.

Enfin le 23 il atteignit Suifou, absolument à bout, m'écrivait Monnot, les hélices faussées, le gouvernail avarié n'obéissant presque plus.

Le résultat est cependant atteint; mais il nous faudra une dure besogne pour remettre notre chaloupe en état de continuer ses services.

En attendant je chargeai immédiatement Monnot de rechercher un mouillage à Suifou et, à proximité, une place où établir des magasins et des logements, beaucoup plus modestes qu'à Tchong-king, bien entendu, mais pouvant servir à desserrer nos gens, à débarrasser les bâtiments, à loger quelques approvisionnements en notre absence.





LE TA-FOU-TSE PRÈS TCHONG-KING

CHAPITRE VI

DE TCHONG-KING A SUIFOU

Dépêche de l'amiral Bayle. — Il envoie le commandant Du Plessis. — Descente de l'*Olry* à Pan-tou. — Le Che-ouei-t'an. — Le Sin-long-t'an aux basses eaux. — Arrivée du commandant. — Retour à Tchong-king. — Les Américains en Chine. — Le Dr Mac Cartney. — Le Dr Erdinger. — Negretti va à Suifou. — Un douanier peu poli. — La Douane impériale chinoise. — Les dessous d'une administration. — Sir R. Hart. — Une anecdote du temps de l'amiral Courbet. — Tentative du commissaire des douanes de Tchong-king contre nous. — Commencement de la crue. — Nous partons pour Suifou. — Rencontre de M. Haas. — Le monopole du sel. — Le « charcutier ». — Les courses et l'eau compacte. — Notre ferme à Suifou. — Reconnaissance du Kincha. — La fin de la navigation à vapeur. — On me vole mes malles. — Projet de mission vers le Yunan.

A ce moment, je reçus une dépêche de l'amiral Bayle, qui avait remplacé intérimairement dans le commandement de l'escadre de Chine l'amiral Pottier rentré en France.

L'amiral m'annonçait qu'il envoyait à Tchong-king son sous-chef d'état-major, capitaine de frégate Jochaux du Plessis, pour se rendre compte *de visu* de notre situation, nous passer l'inspection générale que chaque bâtiment de guerre doit en principe subir une fois par an, et se rendre compte sur place de nos besoins.

Il me disait aussi de redescendre le fleuve avec l'*Olry* pour aller le chercher le plus bas possible.

Ceci soulevait immédiatement une question que je comptais bien résoudre plus tard par une étude régulière, mais qui se posait plus tôt que je n'y avais compté.

Aux basses eaux (et nous étions tout à fait à la maigre) pouvait-on naviguer en aval de Tchong-king et jusqu'où ?

Tout d'abord il ne fallait pas songer à descendre au-dessous du Sin-long-t'an, évidemment impraticable.

Jusque-là, Plant ne voyait pas *a priori* d'impossibilité absolue. Toutefois une chose m'effrayait : comment depuis deux ans qu'elles étaient venues à Tchong-king les canonnières anglaises, qui ne calent pas trois pieds, n'avaient-elles pas essayé de le faire ?

Il me paraissait probable que si les officiers anglais n'avaient point essayé l'entreprise, ce n'était pas sans s'être assuré au préalable par des sondages qu'elle ne présentait aucune chance de succès.

Cependant, après de nombreuses conférences avec le pilote Fong-mi et d'autres patrons de jonques, je

me décidai à essayer, en allant très prudemment et en m'arrêtant à chaque passage difficile pour le sonder.

Nous partons le *25 avril* de Tchong-king. A ma grande et joyeuse surprise, le fleuve se montre bien plus facile que je ne l'espérais.

Par places, peu de fond. Cependant nous ne trouvons pas moins de sept pieds. Un seul passage vraiment dangereux, le Che-ouei-t'an.

Une pointe de roche s'avance à la rencontre d'un banc de galets et, à son droit, le courant change brusquement de direction en faisant un coude de près de 90 degrés. Il est aisé de comprendre pourquoi des passages de cette nature sont presque toujours dangereux, lorsque le chenal est étroit, pour un bâtiment ayant beaucoup de masse.

Possédant une vitesse acquise dans la première direction que fait le courant, il tend à continuer suivant cette direction et à se jeter sur la rive.

Il faut beaucoup de coup d'œil pour *prévoir et prévenir* cette action.

Le *26,* nous mouillons à Pan-tou, à notre ancienne place, et en attendant le commandant du Plessis nous retournons voir la grotte-pagode et le Bouddha guérisseur.

Le Sin-long-t'an est terrible. Le tourbillon a maintenant toute sa force et creuse un vrai Maelströmn. Les jonques, toutefois, continuent à passer.

Deux jours après notre arrivée seulement parvient le *koa-tse* qui porte le sous-chef d'état-major.

On appelle *koa-tse* une petite jonque spécialement destinée au transport des passagers. Les deux tiers de sa longueur sont alors occupés par un roof en bois, séparé en plusieurs chambres par des cloisons mobiles. Sur les jonques ordinaires il n'y a qu'une grande paillotte en nattes, et seul le patron possède à l'arrière un petit logement en planches.

Le *koa-tse* du commandant est du type dit *ma-yan*, qui comporte une passerelle prolongeant le pont de chaque bord. Je ne saurais trop recommander aux voyageurs du haut Yang-tse ce genre d'embarcation.

Beaucoup mieux compris au point de vue du confort, il offre en outre l'avantage d'être plus bas sur l'eau et par conséquent plus stable.

Avec leurs bois recouverts seulement du vernis jaune que donne l'huile tong-yeou, les jonques chinoises sont généralement très coquettes. Je ne dirai point, en revanche, qu'elles réalisent le maximum du confort pour un Européen; mais avec des nattes, des couvertures on arrive tout de même à y vivre à peu près à l'aise.

Nous nous préoccupons à l'avance de disposer tout pour que la jonque du commandant passe le rapide sans accident, et en effet aucune difficulté ne se présente.

L'essentiel pour courir le moins de risque possible dans ces traversées de rapides, et d'une façon générale dans la navigation sur le haut Yang-tse, est d'exiger des patrons qu'ils emploient des câbles en bambou en bon état et assez forts.

Là et ailleurs, d'une façon absolument générale — et c'est un trait de son caractère — jamais un Chinois n'emploiera du premier coup, pour faire un travail, les moyens suffisants. Toujours il débutera par trop faible. L'expérience, parfois cruelle, lui fera seule changer sa façon de faire.

Régulièrement si pour franchir un rapide il est prudent de mettre trois câbles, il n'en mettra que deux, et encore ne seront-ils pas assez forts.

Le nombre de millions qui se sont ainsi perdus dans les eaux du Yang-tse pour épargner quelques sapèques est incalculable.

Nous mettons trois jours à atteindre Tchong-king. Le fleuve est bien plus aisé qu'en novembre; seul le Hou-sin-t'an nécessite un fort coup de collier.

Une crue du Fou qui précède d'un jour notre passage nous rend plus aisés les passages à petits fonds. Nous arrivons le *1er mai*, dans la matinée, à notre mouillage de Ouan-kia-to.

Quelque facile qu'ait été notre traversée, il n'en demeure pas moins acquis que, les fonds par endroits n'étant que de sept pieds, on ne peut guère y faire naviguer de bâtiment supérieur au nôtre en tirant d'eau. Avec de pareils courants, deux à trois pieds sous la quille ne sont pas de trop pour avoir quelque sécurité.

En route nous avons été accostés par une jonque portant une famille de missionnaires américains. Leur enfant est malade de la fièvre et ils nous demandent

de nous charger d'un mot pour le docteur Mac Cartney, leur confrère.

Le Dr Mac Cartney a construit à Tchong-king, avec les dons de ses compatriotes, un hôpital auquel il met actuellement la dernière main. Il est en outre chef de la mission méthodiste.

Les Américains commencent très sérieusement à s'établir en Chine. C'est pour l'Europe une concurrence avec laquelle il faut compter, pour si récente qu'elle soit.

On se demande même pourquoi le gouvernement des États-Unis a supprimé à Tchong-king le consulat qui y a existé quelques années auparavant.

Nous n'eûmes jamais que les meilleurs rapports avec le Dr Mac Cartney. Il nous offrit même ses soins pour nous et nos hommes au cas où notre médecin voudrait s'absenter, par devoir ou plaisir.

Negretti allait quelquefois le voir et assister à ses opérations, car il est très habile chirurgien.

Précisément à ce moment nous eussions pu avoir besoin d'user de son offre aimable si, de notre côté, un jeune médecin français, le Dr Erdinger, ne fût venu diriger le service de l'hôpital catholique en même temps qu'il était attaché officiellement au consulat.

Devant l'impossibilité où se trouvait Monnot de réparer sur place, avec les moyens qu'il possédait, sa chaloupe avariée, je m'étais décidé à le rappeler peu après le retour de la mission hydrographique et à envoyer Negretti le remplacer à Suifou.

J'ai dit mon désir de créer un centre secondaire en



PONT PRÈS DE OUAN HIEN

ce dernier point. L'étude qui avait été faite par Térisse et Marquis d'abord, par Monnot ensuite, me laissait penser que nous trouverions un endroit propice sur la rive droite et un peu en aval de l'extrémité amont du village.

Une plage de sable favorable au mouillage, une berge accore où on pourrait accoster aux hautes eaux et un terrain à vendre où s'élevait déjà une maison chinoise qu'il n'y aurait plus qu'à approprier à nos besoins, tout cela me paraissait comme fait pour nous.

Restait à procéder à cette acquisition sans éveiller les susceptibilités des Chinois, ou même des Européens. Il fallait trouver les voies et moyens pour y arriver. Je savais Negretti ferme, prudent et avisé; ce fut lui que je chargeai de jeter du moins les premières bases, sauf à arrêter les projets définitifs lorsque l'*Olry* se rendrait à Suifou. Le commandant du Plessis, en attendant, passait l'inspection générale; déjà les constructions commençaient à se dessiner, on entassait les énormes cubes de pierre qui formaient les fondations.

Le 6 mai, le commandant repartait.

Durant son séjour à Tchong-king, les officiers anglais s'étaient empressés à lui rendre visite. Un seul personnage officiel avait affecté jusque-là d'ignorer la présence du sous-chef d'état-major français.

C'était le commissaire anglais des douanes, M. Wattson.

Aussi n'imagina-t-il rien de mieux que de vouloir

faire arrêter au poste de Ouan-kia-to la jonque qui portait le commandant.

Avant l'arrivée de l'*Olry* dans le haut Yang-tse, il n'avait jamais été question de réclamer aucun papier de douane d'aucun bâtiment de guerre ni d'aucune des embarcations qu'ils pouvaient envoyer.

Depuis la fin de l'année précédente, M. Wattson et son collègue, également anglais, d'Itchang, M. Unwin, *après s'être concertés avec les consuls anglais,* avaient fait paraître une sorte de circulaire, non approuvée d'ailleurs par les légations à Pékin et même pas contresignée par l'inspecteur général des douanes, sir R. Hart, prescrivant d'une manière générale aux Européens voyageant sur le fleuve certaines déclarations du contenu de leurs embarcations et le port d'un pavillon bleu spécial dit pavillon des douanes.

J'avais bien reçu notification de cet arrêté, mais n'y avais attaché aucune importance, les bâtiments de guerre, en vertu du droit d'exterritorialité, ne me semblant nullement visés.

C'est cependant eux ou plutôt nous qui étions en jeu, comme je l'appris depuis.

Pour comprendre toute l'importance qui s'attachait et s'attache encore pour nous, comme aussi pour toutes les puissances qui ne sont pas l'Angleterre (Allemagne, États-Unis, etc.), à ne pas laisser les douanes chinoises dépasser leurs attributions, il convient de rappeler ce qu'était au début et ce qu'est maintenant cette administration.

Après la première guerre de Chine, tant pour assurer par des perceptions régulières et contrôler le payement de l'indemnité de guerre, que pour donner quelque sécurité au commerce des Européens avec la Chine, on obligea cette dernière à créer une administration douanière réservée exclusivement aux ports ouverts au commerce européen et dirigée par des Européens.

A sa tête fut placé un simple commis qui se révéla un homme de génie : ce fut Robert Hart.

L'organisme qu'il créa, mis sur un pied tout militaire, se révéla dès l'abord merveilleux.

Sous ses ordres, dans chaque port ouvert, un commissaire, secondé par des employés européens et chinois, centralisait les applications des droits exigés soit des Européens, soit des Chinois voyageant pour le compte d'Européens.

Le chef de ces administrations locales restait cependant le tao-taï chinois; mais il ne pouvait intervenir directement; son action était seulement de surveillance et les litiges devaient se régler à Pékin.

En revanche, lui seul percevait la valeur pécuniaire des taxes à recouvrer, dont la douane fixait la quotité. Dès lors, impossible au haut mandarin de ne pas envoyer à Pékin la totalité de ces droits; impossible aussi de composer, de majorer ou de diminuer ses perceptions comme il le faisait continuellement avant cette organisation.

L'Angleterre et la France, ayant en commun fait la guerre de Chine, avaient, par moitié, la plus grande partie des emplois réservés à leurs nationaux; les

autres puissances étaient cependant représentées en proportion du commerce qu'elles faisaient alors.

Sous l'énergique impulsion de sir Robert Hart, il faut convenir que les douanes impériales chinoises firent de belles choses. On leur doit notamment l'éclairage et le balisage des côtes, et ce fut œuvre bien faite.

Si la France avait veillé à ce que la douane impériale conservât ce caractère strictement neutre et international, rien n'eût été mieux et plus juste. Il n'en fut malheureusement point ainsi.

Peu à peu R. Hart anglicisa son administration. Les examens qui devaient en principe donner accès aux postes ne furent plus passés qu'à Londres, et encore avec la plus grande partialité. On oublia en France qu'il y avait pour nos jeunes gens un débouché facile où des places très honorables étaient amplement rétribuées. Sir R. Hart finit en principe par disposer à sa volonté des emplois d'une administration où son pouvoir est absolu.

Il n'eût pas été bon Anglais s'il n'en eût usé pour le profit de son pays.

Si, pour ne pas trop faire crier, il conserva encore des employés français, ce fut surtout dans les bas grades, là où il n'y a ni action ni responsabilité.

Les hauts emplois furent bientôt entre les mains, en presque totalité, soit d'Anglais, soit de personnages de nationalités peu engagées en Chine : Suisse, Norvège, etc., à qui on demandait de suivre partout une politique anglaise.

Ce fut très habilement fait, et on peut dire qu'on pluma la poule sans la faire crier. Les dehors étaient sauvegardés : sir R. Hart nous desservit souvent; mais il sut le faire avec assez d'adresse pour être, chaque fois, élevé d'un grade dans la Légion d'honneur, dont il est un des hauts dignitaires au titre étranger.

Je pourrais cependant citer le cas d'un employé des douanes qui, lorsque l'amiral Courbet pénétra dans la rivière Min, vint à son bord, examina tout et alla ensuite prévenir les Chinois de ce qui les attendait...

D'autre part, l'ambition de la douane devenait insatiable. Tant qu'elle réservait son action aux perceptions sur les Européens ou les propriétés européennes, rien de plus juste. Mais un jour on inventa le *shipping*.

Voici ce que signifie ce mot. Un Européen, même sans un sou vaillant, s'établit à Itchang, par exemple, et ouvre une agence de *shipping*.

Dès lors, tous les Chinois qui voudront naviguer sur le fleuve n'auront qu'à se faire délivrer contre argent une attestation constatant qu'ils sont de sa maison pour n'être plus soumis qu'aux perceptions faites en principe sur les seuls Européens ou leurs agents et échapperont aux douanes véritablement chinoises, qui sont, elles, provinciales et qu'on nomme *likins*.

Évidemment, si cette industrie a pu prendre naissance, la première faute en est dans la rapacité des

likins. Ces derniers, affermés comme tout l'est en Chine, donnaient lieu aux vexations les plus arbitraires.

Mais même si, vice-roi intègre et énergique, je tiens la main à ne percevoir que les droits justes, je n'en verrai pas moins une des parties les plus importantes de mes revenus m'échapper.

Or, en Chine, les budgets sont provinciaux; Pékin reçoit, mais n'envoie rien. Il faut bien cependant que les vice-rois aient des ressources pour leurs troupes, leurs travaux publics, etc., sans parler des gros cadeaux qu'ils sont obligés de faire pour conserver leurs places.

Ils n'ont pu s'en tirer qu'en élevant les droits à l'intérieur du pays, en frappant de nouveaux impôts sur les objets de nécessité première; d'où mécontentement général, qui n'a pas été pour peu dans tous les troubles qui ont eu lieu en Chine.

Il faut joindre à cela la morgue toujours plus grande des employés des douanes vis-à-vis des Chinois. Je dois rendre cette justice à sir R. Hart que, dans les ports de la côte, là où tout se sait, il tient la main à ce que ses créatures ne vexent pas les autorités chinoises.

Mais au Se-tchouen, au centre de la Chine, il en va autrement et j'ai raconté l'histoire de ce tout petit employé se faisant transporter dans la chaise verte d'un tao-taï en guise de satisfaction donnée par ce dernier. M. Wattson était loin d'être aimé par les autorités chinoises de Tchong-king, qui se gardaient bien d'en rien laisser paraître, mais qui ne lui pardon-

neront que difficilement d'avoir, en certaine circonstance, voulu mettre la main sur le champ de manœuvre des soldats, de compte à demi avec le consul anglais, avec qui il s'était entendu pour partager.

C'est avec de pareils procédés employés vis-à-vis des Chinois, gens rancuniers par excellence, qu'on allume des haines qui ne s'éteignent plus.

Sir R. Hart a été, m'a-t-on raconté, très surpris de voir, à Pékin, sa maison la première détruite, et avec une rage particulière. Il ne concevait pas que, n'ayant jamais fait que du bien aux Chinois (et ceci est vrai), ils aient contre lui une telle rancune sans raison apparente.

C'est qu'il ne s'est pas exactement rendu compte de la gêne que son administration a apportée par endroits, et aussi qu'il supportait la peine des injustices et des brutalités de certains de ses employés.

En ce qui me concernait, je n'avais à prendre parti ni pour ni contre la douane, mais je tenais à ne pas subir en elle un service d'espionnage aux yeux perpétuellement ouverts sur nos faits et gestes.

Or, je savais que tous les quinze jours le commissaire des douanes expédiait à Pékin un rapport sur les faits et gestes des Européens, leurs actes et leurs mouvements, les objets transportés par eux, etc.

En admettant même que la stricte neutralité de l'inspecteur général fût certaine, je ne pouvais m'empêcher de penser que M. Wattson, qui n'avait pas de meilleur ami que le consul anglais, qui prenait tous ses repas avec lui, qui avait fait établir un passage

dérobé pour se rendre des locaux de la douane dans le consulat anglais sans passer par l'extérieur, pouvait, peut-être inconsciemment, je le veux bien, donner des indications à son inséparable sur quantité de choses que je trouvais préférable de garder pour nous.

Je m'en ouvris au commandant du Plessis, lui communiquai la circulaire des douanes et le priai d'aviser le commandant en chef.

Il n'eut pas besoin d'attendre longtemps pour juger par lui-même des bons sentiments qu'on nourrissait à notre égard.

Le commandant du Plessis ne tint aucun compte des injonctions de l'agent de Oan-kia-to. Par ses ordres j'écrivis en outre au commissaire la lettre suivante :

« Monsieur le commissaire des douanes,

« Le chef d'état-major, inspecteur général, délégué du contre-amiral commandant en chef, ayant ouï dire que vous vous étiez plaint à Itchang que les jonques affrétées par le gouvernement français ne portaient pas le pavillon bleu de la douane, et ayant pris connaissance des règlements des 1er novembre et 13 décembre 1901 communiqués directement par vous à l'*Olry*, me charge d'avoir l'honneur de vous aviser que, pour être exécutoires par les bâtiments de guerre français ou par les embarcations indigènes affrétées entièrement par l'État français et tombant dès lors



PORTEURS DE COTON PRÈS DE TCHONG-KING

sous le coup du droit international, les règlements particuliers des douanes qui font exception à ce droit tels que : déclaration de cargaison, prise d'un passe-debout, port d'un pavillon spécial, etc., doivent au préalable avoir été signifiés par les voies régulières au Commandant en chef, qui donne à ses subordonnés des ordres en conséquence.

« Il va saisir à son retour l'amiral de la question, afin d'arriver à une réglementation qui, tout en donnant aux douanes impériales toutes facilités pour prévenir et réprimer les fraudes, toujours à craindre de la part du personnel chinois des embarcations affrétées, ne porte atteinte ni dans le fond ni dans la forme aux droits reconnus d'un État, ni à ses intérêts.

« En attendant le règlement de cette question, il me prescrit de m'en tenir à ce qui avait cours avant l'arrivée à Tchong-king d'une canonnière française, et, par conséquent, d'attendre des ordres pour appliquer ce qui, dans les règlements des 1er novembre et 13 décembre 1901, n'est pas explicitement énoncé dans le protocole.

« Il reste cependant bien entendu que vous pouvez compter sur toute notre bonne volonté pour ne pas entraver le service de la douane et sa surveillance à bord des jonques employées par nous en ce qui regarde exclusivement la répression de la fraude envers l'État chinois, fraude qui ne peut s'exercer que sur des objets introduits subrepticement à bord, puisque tout le matériel de l'État est exempt de droits. »

M. Wattson ne se tint pas pour satisfait. Dans une lettre vaguement comminatoire il me proposa, pour éviter toute « vexation ou complication », d'appliquer provisoirement le règlement en attendant solution définitive à intervenir.

C'était cousu de fil blanc et je ne me montrai pas disposé à créer un précédent.

Je lui répondis par une fin de non-recevoir absolue, ajoutant :

« Je souhaite vivement qu'aucune nouvelle occasion ne s'élève pour nous, avant règlement définitif de la question entre nos chefs et les vôtres, d'avoir à faire respecter les droits du pavillon français compromis par des mesures dont certaines n'ont manifestement aucune utilité directe pour l'exécution de votre service de répression de la fraude.

« Je crois cependant devoir vous déclarer, avec la plus grande modération, mais avec une loyale netteté, que j'assurerai, par tous les moyens en mon pouvoir, l'exécution de mes ordres, le cas échéant, ce qui est mon strict devoir de militaire.

« J'ose espérer que vous apprécierez la situation avec le souci de ne pas arriver à cette extrémité et d'attendre sans heurts regrettables le moment où elle sera définitivement réglée. »

Plus tard, en effet, une entente intervint entre l'inspecteur général des douanes, le ministre de France à Pékin et l'amiral.

Le règlement qui en sortit, bien que loin de me satisfaire dans ses détails, car il permet encore la mal-

veillance et l'espionnage, eut du moins pour résultat d'affirmer nettement la nécessité pour un règlement douanier, avant d'être applicable, d'être signifié aux autorités supérieures. On ne verra plus ainsi des fonctionnaires subalternes en établir au détriment d'une nation pour peu qu'il leur plaise de s'en faire les ennemis, et il me paraît que tout le monde y gagnera à l'occasion.

Avec les premières chaleurs le fleuve commençait à monter. La crue du Yang-tse et de ses affluents a deux causes distinctes. Au début, la fonte des neiges sur les montagnes et les hauts plateaux du Thibet procure une montée lente et régulière. Puis, avec les violents orages de juillet, août et septembre, ce sont des crues subites, suivies de baisses non moins rapides. Le terrain de la vallée du haut Yang-tse, composé de grès et d'argile peu perméables, fait que la presque totalité de l'eau du ciel s'écoule rapidement vers le lit du fleuve ou de ses affluents. C'est alors que la navigation devient réellement pénible et dangereuse. Chaque orage est suivi de courants violents causés par l'énorme masse d'eau qui dévale rapidement vers l'embouchure. Mais pour l'instant nous n'en étions pas là. Le temps se maintenait serein, et c'est pouce à pouce que le niveau s'élevait.

Nous avions résolu de quitter Tchong-king lorsqu'il y aurait huit pieds d'eau à la marque dont le zéro correspond à peu près aux plus basses eaux obser-

vées. En réalité lorsque nous partons, le 14 mai dans l'après-midi, il y avait dix pieds.

Je laissai Marquis à Tchong-king avec quatre hommes et, provisoirement, Térisse. Marquis devait surveiller les constructions, Térisse achever le tracé rapide de la partie du fleuve qu'il venait de lever, puis nous rejoindre à Suifou par la route de terre.

Nous mouillons dans la soirée du 14 à Ta-tou-keou.

Repartis le 15 à 6 h. 30, nous franchissons le Hia-tse-pe, qui doit être fort dangereux à la descente; le Siao-nan-hai, où nous trouvons une sonde de huit pieds, le minimum de ce que nous avons rencontré dans le chenal.

Lo-hang-che n'est pas encore très difficile, le courant ne passant pas trop fort dans le bras de droite, mais Ki-sin-che est délicat. Le bâtiment est dépalé sur la roche centrale avec force. Un faux coup de barre, une avarie de machine amèneraient inévitablement la perte du bateau.

Nous passons à 4 heures devant Kiang-tsin-hien sans nous y arrêter et mouillons à 6 h. 30 en amont de Leou-ki-tchang.

Nous avons un dépôt de charbon à ce village; mais le mouillage y est fort mauvais, sinon impossible, et je suis obligé de faire venir mon combustible par des sampans.

Il a fait très chaud durant cette journée; aussi les chauffeurs et les mécaniciens sont-ils rendus.

Lorsque l'*Olry* refoule le courant, c'est presque constamment sur le haut Yang-tse la chauffe à outrance qu'il faut tenir. Comme il faut se présenter aux points où il est le plus violent avec des feux clairs et une combustion en pleine activité, il est indispensable de profiter des rares passages calmes pour décrasser les fourneaux, travail encore plus fatigant que la chauffe.

Nos deux chauffeurs sont absolument fourbus. L'un a une violente courbature et des douleurs dans tous les membres; l'autre souffre d'une varice très douloureuse à la jambe. Les mécaniciens eux-mêmes ont des étourdissements et des crampes d'estomac. Ce sont pourtant ces derniers qui devront assurer la chauffe durant le reste du voyage, les chauffeurs ne réussissant pas à se remettre complètement et devant se borner à surveiller le graissage.

Le 16, pour donner un peu de repos, nous n'appareillons qu'à 8 heures. Le temps heureusement se couvre et même il tombe de la pluie dans l'après-midi.

Nous franchissons successivement les deux passages délicats de Lao-in-che et de Ki-tse-pa et mouillons à 5 h. 45.

Le 17, nous appareillons à 7 heures pour Ho-kiang et nous y parvenons à 10 heures. Nous faisons huit tonnes de charbon.

Le sous-préfet responsable de l'incident de Marquis

à Nieou-nao et dont le vice-roi a promis le déplacement au consul est toujours en place.

Je refuse de recevoir la carte qu'il m'envoie et ne lui retourne pas la mienne.

A 6 heures, M. Haas, revenant de Tchen-tou arrive, dans un koa-tse. Je le mets au courant de l'incident de la douane et lui montre qu'on l'a trompé à propos du sous-préfet de Ho-kiang.

Nous passons la soirée et la matinée du lendemain avec lui.

Le 18, nous faisons une toute petite étape et prenons un bon mouillage en face de Nieou-nao-Itchang.

Je ne veux me livrer à aucune provocation; mais je désire bien montrer à ce village que nous pourrions sans aucune peine le tenir sous le feu de nos canons.

Le 19, nous appareillons à 6 heures. A 10 heures nous passons Ping-pan-tse, délicat et assez dangereux, et à 3 h. 45 nous mouillons à Lou-tcheou.

Je vais rendre visite au tao-taï. Je me plains vivement à lui que le mandarin de Ho-kiang n'ait pas été déplacé. Il m'affirme que son successeur est en route (?)

J'apprends que ce fonctionnaire possède un gros protecteur, un protecteur intéressé dans le « tao-taï du sel » qui réside à Lou-tcheou.

Un des grands commerces du Se-tchouen est le sel. En nombre d'endroits, des puits, forés à l'aide

d'un mouton d'acier qu'on laisse retomber en le manœuvrant au moyen de cordes, de poulies et d'échafaudages, donnent une eau salée d'où le sel est extrait par ébullition.

Autrefois les prix étaient débattus librement entre les producteurs et un certain nombre d'intermédiaires qui le transportaient sur les marchés.

Un individu obtint de la cour de Pékin le monopole de ce commerce. Dès lors il fixa les prix comme il le voulut, tant pour l'achat que pour la revente. Tout le monde y perdit, sauf lui, mais les bénéfices fantastiques qu'il réalisa lui permirent de payer les influences à des prix tels que, depuis quarante ans qu'il possède cette ferme fructueuse, personne n'a pu l'abattre.

On l'a créé tao-taï, et son administration constitue un véritable État, indépendant des autorités locales.

Il lui a fallu une énergie sauvage pour conserver sa situation et on ne nombre plus les têtes qu'il a fait couper. Les gens de Lou-tcheou l'ont surnommé « le charcutier ».

Pour s'assurer cependant à son tour des aides dans la contrée, il avance aux mandarins désireux de remplir une charge l'argent nécessaire à l'achat de celle-ci. Les débiteurs s'acquittent de leur dette en pressurant leurs administrés et, en tout cas, le servent de tout leur pouvoir dans les affaires que la gabelle a journellement avec les Chinois, à qui il est interdit d'extraire, de transporter ou de vendre une parcelle de sel sans passer par les fourches caudines de la ferme.

Le sous-préfet de Ho-kiang est précisément un de ces mandarins qui ont emprunté au tao-taï du sel l'ar-

gent de leur charge, et naturellement ce dernier fait tous ses efforts pour le conserver en place; sinon il ne rentrerait pas dans ses avances.

Le P. Gourdin, missionnaire à Lou-tcheou, vient à bord. Il compte soixante-cinq ans d'âge et quarante ans de Chine sans rentrer en France. Ses plus lointains souvenirs le mènent à l'âge où, petit garçon, il a joué dans le jardin des Tuileries avec le Prince impérial.

Le 20 mai, nous appareillons à 7 heures, passons le Siao-mi-t'an et mouillons à 11 h. 15 à Na-ki. Nous en repartons à 1 h. 30.

Le 26 nous passons le Sin-tan-tse, défilons à 9 h. 30 devant Kiang-gan sans nous y arrêter. A 3 heures, nous abordons le Siao-ki-pei, le passage du fleuve le plus dangereux actuellement entre Tchong-king et Suifou.

Après avoir lutté péniblement contre un courant violent, il faut traverser le fleuve presque perpendiculairement à son cours entre un banc de galets et une roche, alors qu'un fort courant prend le bâtiment en travers. Nous passons sans incident, mais bien juste, et je ne crois pas cette place navigable à cette époque de l'année pour un vapeur plus long que l'*Olry*.

Le fleuve, au delà, devient facile jusqu'à Suifou, où nous arrivons le 22, à 8 heures, après avoir passé la nuit à un excellent mouillage par fond de sable en face de Kouo-kong-chan.



FERME CHINOISE

Nous allons nous amarrer immédiatement à la place choisie, où se trouve déjà la chaloupe.

La nature du fleuve au-dessus de Tchong-king est essentiellement différente de ce qu'elle est en dessous.

Le type des passages délicats est presque toujours le même. Une des berges est accore et concave; son pied est généralement encombré de rochers éboulés qui en rendent l'approche impossible.

Sur la rive opposée s'appuie un banc de galets dont la pointe, s'avançant vers la falaise en face, vient rétrécir la section d'écoulement.

Il en résulte un accroissement considérable dans le courant à cette pointe et plus encore peut-être sur le bord aval du banc, où l'eau est rejetée après avoir frappé la rive accore.

En outre cette eau prend cet état que j'ai signalé à propos des véritables rapides et que, faute de nom et d'explication plausible, nous avons pris pour habitude d'appeler de l'*eau compacte*.

Par suite de je ne sais quel phénomène dynamique le retard de la vitesse est hors de toute proportion avec la vitesse mesurée du courant, de sorte qu'il semble que le bâtiment ait à se mouvoir dans un liquide visqueux.

Plant appelle ces passages, qui ne sont pas de vrais rapides, mais n'en constituent pas moins des difficultés spéciales, du nom anglais de « *races* », que nous avons traduit, faute de mieux, par *courses*.

Lorsque le banc de galets est complètement rattaché à la berge et qu'il n'existe pas dans le chenal de

rocs isolés, la navigation ne présente pas de danger. Au pis aller, l'*Olry* arriverait-il à ne pouvoir gagner et à être obligé d'employer des moyens accessoires, halage au treuil ou avec des coolies ?

Mais où le péril est plus grand, c'est lorsque la passe n'est pas claire ou bien lorsque le banc est séparé de la berge par un chenal d'eau courante à faibles fonds.

Il arrive dans ce dernier cas, que lorsqu'on a doublé, le courant dépale le bâtiment sur le banc.

En tout cas, les halages présentent des difficultés si on doit les faire au treuil et que le courant soit fort. Les points fixes manquent sur les berges.

J'ai l'idée de faire confectionner de forts secteurs en toile plusieurs fois doublée et *ralinguée,* c'est-à-dire bordée tout autour par un cordage. D'autres *ralingues* se croiseront dans l'intérieur de façon à former des sortes de mailles, et toutes seront réunies à un anneau solide au sommet du secteur.

Je compte, en chargeant ces appareils de pierres, constituer des points fixes là où on ne trouverait ni arbre ni rocher pour fixer les amarres.

Il faut signaler encore, comme difficulté dans le bief Tchong-king-Suifou, la présence de nombreux écueils isolés dans le milieu du chenal, fait rare plus bas.

Le courant général est plus fort qu'en aval, les passages calmes rares et courts. En revanche, les tourbillons sont moins nombreux et, à de rares exceptions, très peu puissants.

En résumé, le bief en amont de Tchong-king est caractérisé par l'absence des vrais rapides remplacés par les *courses*. La navigation, moins dangereuse qu'entre Itchang et Pan-tou, reste cependant délicate. Pour y courir toute l'année un bâtiment ne devra pas caler plus de trois pieds, ni avoir plus de 30 mètres de longueur.

Notre installation à Suifou avait très bien marché, grâce à l'activité du docteur Negretti et au concours que nous donnèrent les missionnaires de Suifou. A leur tête est actuellement le P. de Guébriant, provicaire, l'évêque de Suifou étant en convalescence en France.

Le P. Raison, architecte de la mission, s'est occupé de nos constructions, tandis que le P. Moutot, très ferré sur toutes les questions de propriété, résolvait la question d'achat dans les conditions que j'ai dites.

Nous avons à Suifou un vaste terrain. Une maison chinoise en rez-de-chaussée qu'on est en train de réparer et d'installer servira à nous loger, nous et les hommes, du moins ceux qui ne seront pas obligés de rester à bord.

Une maisonnette recueillera les auxiliaires chinois.

Enfin une ferme logera notre fermier. Avant que le terrain fût vendu, un brave Chinois cultivait les terrains qui sont devenus notre possession; il payait pour cela un loyer de quinze ligatures de sapèques, soit environ 30 francs par an, somme relativement élevée en Chine.

Je lui enlève toute une large bande de terrain en bordure du fleuve pour faire un champ de manœuvre et de jeux; mais en revanche je l'exonère de tout payement sous la seule condition qu'il devra enclore nos possessions d'une haie de bambous et d'épines, et planter chaque année quarante nouveaux arbres, dont la moitié portant des fruits comestibles.

Inutile de dire que notre homme accepte avec satisfaction cette combinaison qui en fait presque un propriétaire, d'autant que, comme on ne pourra pas indéfiniment planter des arbres, au bout de quelques années l'accomplissement de ce devoir sera fatalement pour lui lettre morte.

Nous réparons le *Takiang*. Le gouvernail a beaucoup souffert; la partie qui sort de l'eau est absolument mâchée. Les hélices sont faussées, et nous devons les remettre droites avec les plus grandes précautions pour ne pas briser les ailes.

L'eau n'est pas assez haute dans le Min-kiang, ou, pour lui donner son vrai nom, le Fou-ho, pour tenter encore d'envoyer la chaloupe à Kiating.

En attendant qu'elle monte, j'expédie Monnot lever à la planchette le cours du fleuve jusqu'à Ping-chan-hien. En amont de ce village les voyageurs signalent des rapides infranchissables et j'envoie Plant les étudier.

Sa femme est venue le rejoindre, amenée par la jonque où ils étaient logés à Tchong-king. Ils partent tous deux pour faire ce voyage.

Jusqu'à Ping-chan, encore que le courant soit violent (Plant mit trente heures pour monter et seulement huit heures pour descendre), il n'y a pas de passage capable de s'opposer absolument, avec une hauteur de crue suffisante au passage d'un bâtiment à vapeur.

Mais au delà de Ping-chan le fleuve devient aussitôt plus étroit, ses rives plus monteuses et plus escarpées. De gros rochers brisés et des blocs éboulés longent la berge des deux côtés.

Des rapides et des courses se suivent à brefs intervalles sur un parcours de 45 lis (le li vaut à peu près 400 mètres), et le fleuve avec sa largeur peu considérable n'est plus entre deux courses qu'une masse confuse de tourbillons aboutissant à un double et dangereux rapide, le Tse-t'an, et plus bas le Che-kan-tse.

Les indigènes débarquent ordinairement les cargaisons au-dessous de ces rapides pour les reprendre au-dessus.

Après avoir franchi le Tse-t'an, il y a une longue étendue d'eau courant droit sur un parcours d'à peu près 20 lis à travers les gorges du Tong-tong-gi, à l'extrémité desquelles se trouve le rapide Tsin-kai-t'an, suivi de près par le Kiang-pei-t'an et le Siao-ouen-che.

Ces rapides franchis, on rencontre deux fortes courses dans les 15 lis avant d'arriver à Fou-koan, gros village sur la rive droite.

Encore 50 ou 60 lis interrompus par cinq courses et deux rapides, et on arrive à Niu-jen-tse, qui paraît être le terminus de la navigation indigène au mois de juin.

Le fleuve prend, aussitôt après, une direction vers le sud et passe à travers de splendides gorges.

Il devient encore plus étroit et est bordé de gigantesques piles de rocs formant une succession de courses et de tourbillons, sur une distance de 20 à 25 lis, jusqu'au Che-nieou-t'an, qui semble être un double et très dangereux rapide. Aucun bateau ne le traversait à ce moment, bien que les Chinois disent qu'aux très basses eaux un chemin de halage découvre le long des roches et permet aux sampans légers de passer.

Autrefois, dit-on encore, de légers radeaux de bambous insubmersibles et ne calant que quelques centimètres descendaient de l'amont à travers le Che-nieou-t'an.

Il arrivait des accidents si nombreux que les mandarins interdirent cette navigation par trop périlleuse.

Plant n'avait pu monter avec son koa-tse que jusqu'au Tse-t'an, malgré l'aide d'un pilote local. Il dut redescendre à Ping-chan pour y engager un sampan.

La descente fut très périlleuse. Le koa-tse, presque ingouvernable, était lancé en tous sens par les tourbillons et les courants.

Avec un sampan du pays, il réussit à atteindre le Che-nieou-t'an.

La montée de Ping-chan au Che-nieou-t'an prit vingt-deux heures; la descente, trois.

Le Che-nieou-t'an est donc bien la terminaison du bief navigable, même pour les embarcations chi-

noises. Au delà, les rapides, les roches éboulées, la force du courant et les tourbillons rendent le fleuve complètement infranchissable.

Quant aux bateaux à vapeur, ils ne sauraient en aucun cas dépasser Ping-chan.

Cette partie du Yang-tse, en amont de Suifou, est appelée Kin-cha-kiang (rivière du sable d'or) par les Chinois.

A peu de temps de là, le *Woodcock* venait à son tour mouiller devant Suifou. D'après les dires de son commandant, le courant avait dû s'accroître déjà fortement sur le fleuve avec la crue.

Térisse, accompagné de notre ami Kremer, arriva quelques jours après par la voie de terre. Ils avaient dû prendre quelques précautions en route. Le pays devenait de moins en moins sûr, et les brigands qui existent toujours au Se-tchouen prenaient de plus en plus d'audace.

Moi-même, peu auparavant, j'avais eu des malles enlevées par ces derniers. Je n'avais pas voulu les prendre à bord en partant de Tchong-king par raison d'encombrement et les avais confiées aux maisons de transport chinoises qui, pour un prix très modique et avec la plus grande honnêteté, expédient les colis et les marchandises.

Près de Na-ki, en plein jour, une bande de brigands avait enlevé mes pauvres malles.

Ils laissèrent sur la route une partie de leur contenu, mais emportèrent les objets les plus précieux,

entre autres un nécessaire de bureau auquel je tenais beaucoup, car c'était un souvenir que mes hommes de l'*Alarme* m'avaient offert lorsque j'avais quitté le commandement de ce torpilleur.

Le *Woodcock* appareillait quelques jours après pour Ping-chan, où il parvenait et d'où il revenait sans incident.

A ce moment j'envoyai à l'amiral un rapport pour lui proposer l'accomplissement d'une mission d'exploration vers le Yunan.....

J'avais pris des renseignements sur place; je m'étais entouré de tous les avis des Européens et des Chinois pouvant m'éclairer; l'heure me semblait arrivée de préciser les conditions dans lesquelles on pouvait utilement essayer de donner la main à nos possessions indo-chinoises à travers une province chinoise que nous pouvions légitimement prétendre exploiter, mais que personne n'avait l'intention de conquérir.

Ici je demande la permission, on comprendra pourquoi, de citer sans commentaire les passages les plus saillants du rapport que j'adressai à cette occasion.

Rapport sur un projet de mission sur le Kincha et dans le Yûnan

« Suifou, 10 juin 1902.

« *Insuffisance au Se-tchouen des canonnières du haut Yang-tse.* Une canonnière française doublée d'une annexe flotte sur le bief supérieur du Yang-tse.

« Avec plus ou moins de difficultés, ici constamment, ailleurs seulement à des époques déterminées, nous pouvons montrer le pavillon depuis le Sin-long-t'an jusqu'à Suifou, peut-être même Ping-chan-hien et Kiating. Il est encore possible qu'une étude ultérieure révèle la facilité d'accéder dans le Kia-ling et la rivière de Lou-tcheou.

« Ces embarcations seront probablement doublées avant longtemps d'autres mieux comprises, plus maniables et qui permettront encore d'étendre l'effort.

« Je ne voudrais pas tenir pour négligeables les résultats acquis ou à acquérir. Ces résultats je les énumère ici :

« Je crois que, sur la partie du fleuve accessible, les massacres ou pillages mis sur le compte soi-disant d'échauffourées locales, qui sont un des grands moyens d'obstruction chinois, ne se reverront plus. Je pense que les chefs comme les populations sont bien convaincus que, le cas échéant, si les premiers ne faisaient pas bonne et prompte justice, je le ferais pour eux.

« Nous avons montré que nous avions aussi bien que n'importe qui le savoir et le pouvoir d'amener un bâtiment de guerre ici. La légende contraire tendait par trop à s'accréditer.

« Nos établissements à terre, plus encore peut-être que nos bâtiments, sont pour la Chine une preuve que nous sommes formellement résolus à persister dans notre effort. Ils constituent vis-à-vis des puissances une base de discussion, si discussion il y a,

car nous avons acquis des droits de propriété qui ne sauraient se dénier.

« Notre présence et nos relations avec les missions catholiques donnent un appoint sérieux à leur influence, je ne dirai pas évangélisatrice, mais simplement civilisatrice.

« La question confessionnelle n'est pas en jeu. Au Se-tchouen, qui dit catholique dit Français; qui dit protestant dit Anglais. Un consul, un commandant anglais catholiques (et le cas s'est vu) seront obligés, sous peine de trahir leurs intérêts nationaux, de tenir une politique protestante; l'inverse n'est pas moins vrai.

« Par ailleurs, si l'on a pu parfois reprocher à certains missionnaires un esprit un peu trop particulariste, trop porté à ne voir d'important que l'évangélisation du petit coin de Chine où ils travaillent, oubliant volontiers que si la France assume la charge de leur défense et de leur protection, il n'est que juste qu'ils se croient envers elle quelques devoirs, il faut voir là surtout le fruit d'une trop complète adaptation au milieu et de l'absence de relations avec la mère patrie.

« Le contact avec eux les ramènera tout naturellement et sans peine à des vues qu'on ne peut trop, après quelque vingt ou vingt-cinq ans de séjour ininterrompu en Chine, leur reprocher d'avoir parfois obscurcies.

. . . .

« Voilà l'acquis positif. Mais il est logique de remarquer que ce sont là des causes plus que des effets. La moisson lèvera peut-être, mais dans combien de temps?

Encore faut-il qu'elle ne soit pas détruite avant de porter ses fruits.

« Si je passe aux faits patents et palpables, je ne vois pas que, jusqu'ici, la présence de l'*Olry* ait amené un seul résultat tangible à l'actif de l'extension au Se-tchouen de l'influence industrielle, politique et commerciale française.

« J'ai été frappé de ce fait que l'*Olry* arrivant le 13 novembre à Tchong-king, c'est le 12 qu'a été signée entre le vice-roi et le consul Wilton la convention minière qui, si elle est ratifiée à Pékin, donne aux Anglais presque un monopole.

« Et cependant on peut dire que, grâce à l'avarie du *Kinsha,* nous avions alors la supériorité militaire sur le haut Yang-tse.

« Depuis, sauf la concession de Marteau, qui d'ailleurs était précédemment accordée et dont nous avions été purement et simplement dépossédés en faveur des Anglais, nous n'avons conquis aucun avantage.

« Je n'en suis pas extrêmement étonné. L'âme de la Chine peut être curieuse et compliquée dans les mille circonstances de la vie; en ce qui concerne les étrangers, son sentiment est limpide : elle n'en veut à aucun prix.

« Ce n'est pas haine. Tant que l'étranger lui est apparu inoffensif, les voyageurs ont pu parcourir la Chine avec plus de sécurité qu'ils ne l'auraient fait à pareille époque pour l'Europe.

« Tant que les empereurs n'ont pas craint que, par l'introduction de la nouvelle croyance le culte *reli-*

gieux dont ils étaient l'objet fût aboli, les missionnaires ont été bien accueillis.

« C'est surtout mépris. Le barbare étranger est libre de vivre à sa guise dans l'empire. Mais qu'il prétende dans la religion, l'art, la science, l'industrie, l'administration, etc., introduire quelque changement, voilà ce que l'orgueil chinois ne saurait admettre. Cet orgueil, qui fait que le dernier coolie se tient comme bien supérieur à tout ce qui n'est pas chinois, constitue le seul sentiment rapprochable de notre patriotisme, parce que c'est le seul qui soit commun et forme lien entre les sujets du Fils du Ciel.

« Il est juste d'ajouter aussi que, du fait de l'énorme densité de sa population, la Chine est dans un état perpétuellement instable d'équilibre social.

« Une bonne partie de ses habitants passe sa vie à ne pas mourir de faim. Pas un résidu qui ne soit utilisé; une tranche de pastèque alimente successivement trois personnes. La première mange le rouge; la tranche rongée est remise sur le marché pour une fraction de sapèque (tout le monde peut le voir à Pékin) et, le blanc mangé à son tour, l'écorce verte sera encore ramassée par un mendiant.

« Dans ces conditions la moindre perturbation introduite par l'influence européenne peut amener des catastrophes.

« A Suifou, les tailleurs d'habits n'ont pas le droit de se servir de la machine à coudre réservée aux fabricants de bas. Qu'un protégé européen s'y installe, et toute une corporation est ruinée.

« Qu'on mette des treuils aux principaux rapides, et

dix mille personnes n'ont même plus les quelques sapèques quotidiennes qui les font vivre.

« Or, les mandarins passent deux ans à leur poste. Ils se soucient donc peu d'innovations qui porteraient peut-être leurs fruits plus tard, mais commenceraient par occasionner des mécontentements et des troubles.

« Le *pas d'histoires,* pour n'être pas spécial à la Chine, y est du moins porté à ses extrémités. Le bon mandarin, celui qui aura de l'avancement, est celui dont on ne parle pas. On comprend qu'il soit peu porté à faire des expériences et que son seul désir soit, en gagnant du temps, de passer la question toujours inchangée à son successeur.

Dès lors j'admire infiniment la patience et la résignation du diplomate qui, par raisons démonstratives, espère persuader à un haut fonctionnaire chinois que, pour son plus grand bien, il doit concéder mines, entreprises industrielles, etc., à des Européens ; les laisser accéder en grand nombre dans sa province ; faciliter la tâche des ingénieurs, constructeurs, commerçants ; mais j'admire encore plus la solide naïveté qui le fait penser que, sans quelque mobile direct, crainte ou intérêt, son interlocuteur va céder à son éloquence jusqu'à donner des bâtons pour se faire battre. On renouvelle difficilement en pratique l'histoire du guillotiné par persuasion.

. . . .

« C'est pourquoi la présence de l'*Olry,* n'apportant ni ceci ni cela *(crainte* ou *intérêt),* ne nous fait pas faire un pas dans le sens de la pénétration au Se-tchouen.

« Elle empêchera, je l'ai dit, massacres ou pillages le long du fleuve, parce que dans ce cas elle est une menace contre des bandits que la Chine ne peut que désavouer (en l'état actuel des choses) et dont aucune nation européenne ne saurait officiellement trouver mauvais qu'on châtie les méfaits.

. . . .

« Si donc on ne considère l'action au Se-tchouen que s'exerçant par une ou des canonnières entre Itchang et Suifou, nous y resterons fatalement en état d'infériorité notable, et rien autre qu'un accroissement considérable de nos forces navales dans les mers de Chine ne saurait y porter remède. L'*Olry* aura sauvé la face, apporté quelque réconfort à nos nationaux et à nos protégés, augmenté leur sécurité, été le prétexte d'études hydrographiques intéressantes; mais ce serait se leurrer que d'espérer plus de sa présence.

« On est donc amené à se demander s'il faut se résigner à ces minces résultats ou si par quelque voie, quelque moyen, on peut arriver à mieux, ou du moins à aider à faire mieux.

. . . .

« Ici nous redeviendrons pour elle la nation la plus forte, celle à laquelle on est forcé de céder, parce que ni les forces militaires de l'empire ni le veto malveillant d'autres puissances ne peuvent rien. Dans un cas pareil, la Chine cède toujours; elle cède même en souriant, parce que cela garde la face.

« Si nous joignons alors à cet immense résultat acquis la sagesse de procéder prudemment, de ne point frustrer les légitimes possesseurs du sol; de ne

point, en un mot, faire de conquête, mais seulement de la pénétration appuyée; si nous cherchons avec l'Angleterre un terrain d'entente pour la délimitation en bonne justice de nos sphères d'influence, terrain d'autant plus facile à trouver que nous serons en meilleure posture, je crois que nos efforts du moment se couronneront de résultats grandioses.

. . . .

« Chaque jour gagné et qui voit le rail s'avancer est une victoire sur l'influence étrangère, et si nous sommes assez heureux et assez habiles pour atteindre sans trop de déchet le moment où la ligne ferrée arrivera à Suifou, nous serons en mesure de produire nos justes réclamations et d'exiger qu'on y fasse droit.

« Il vous semblera peut-être, Amiral, que je me suis bien longuement étendu sur une question d'ordre purement politique dans laquelle la marine n'a pas la parole.

« C'est d'abord que j'ai voulu bien montrer que j'avais sérieusement réfléchi à la question et n'étais point piqué de la tarentule de l'exploration.

« C'est aussi que, ne recevant aucune direction, n'ayant jamais su quelle ligne de conduite guidait ici notre politique, doutant même qu'il y en ait d'autre que *faire la voilure du temps,* il m'a bien fallu raisonner, tâcher de tirer une doctrine de ce que j'observais, ne fût-ce que pour répondre aux instructions de l'amiral Pottier de rechercher la jonction avec le Yunan.

« Mais je n'ai pas de prétention à l'infaillibilité. Le principal intéressé est M. François, consul général

au Yunan. Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous en rendre compte, je lui ai écrit pour lui exposer mes projets. Je compte, d'après les lettres que nous avons déjà échangées, sur une adhésion entière. S'il en était autrement, il conviendrait de se ranger à son avis. Il a le souci et la responsabilité de notre action politique. Autant il faut l'aider dans le sens de ses efforts, autant il faut éviter de lui causer des embarras.

. . . .

« Avant de rien entreprendre, il faut d'abord s'assurer :

« 1° Qu'il y a un bief navigable sur le haut cours du Kincha ;

« 2° Qu'il est suffisamment accessible pour qu'on puisse y porter par terre ou par eau les éléments démontés d'une petite canonnière.

« C'est ce que je demande à aller voir. Après cette reconnaissance seulement s'ouvrira utilement la discussion.

« *Réalisation de la mission.* Il n'est pas commode d'avoir des renseignements précis sur la navigabilité du Kincha. Son cours, n'étant pas entièrement navigable, ne constitue pas une voie commerciale. Voici ceux que j'ai pu recueillir :

« Jusqu'à Ping-chan-hien, les jonques naviguent toute l'année.

« En amont, jusqu'à Man-i-se, le Kincha cesse d'être navigable pour des vapeurs ; mais la batellerie indigène y circule encore.

« A Man-i-se, un coude terrible, rapide et resserré l'arrête. Les Chinois prétendent, il est vrai, que des



HALEURS

radeaux de bambous circulaient autrefois plus haut, et que c'est en raison de nombreux accidents que les mandarins y ont finalement mis opposition.

« Vient ensuite un bief semé de nombreux et dangereux rapides, et cela probablement jusqu'à Siao-kiatin.

« De ce point à Long-kai, confluent du Ma-ho, rivière qui descend des abords immédiats de Yu-nan-fou, je manque de données précises. Je ne perds pas espoir de trouver un bief accessible. Rien, en tout cas, n'indique qu'il ne le soit pas.

« De Long-kaï à Ma-chang, en revanche, le P. de Guébriant a navigué sur un fleuve où il ne voit pas d'obstacle sérieux.

« Enfin de Ma-chang à Kin-kiang-kaï, proche de l'embouchure de l'affluent qui vient de Ta-li-fou, M. de Vaulxerre a emprunté la route fluviale d'après l'inspection de sa carte.

« En résumé, tout porte à croire que :

« 1° Sur 250 kilomètres, de Long-kaï à Ma-chang, et une centaine encore en amont, le Kincha est navigable pour les bateaux indigènes et très probablement pour un bâtiment à vapeur construit spécialement.

« A la rigueur, en effet, on peut concevoir une sorte de jonque à vapeur utilisant la cordelle dans les passages difficiles où la route libre serait trop dangereuse, usant de son propulseur dans les endroits calmes.

« 2° Il est possible que cette navigation s'étende encore d'une centaine de kilomètres et plus vers l'aval de Long-kaï.

« Les pièces d'une petite canonnière démontable dont le poids total n'atteindrait pas 25 tonnes, et qui pourraient être conduites en jonque sans difficulté jusqu'à Man-i-se, auraient donc à subir un transport par terre de quatre à cinq cents kilomètres au grand maximum, en admettant que nulle part entre Man-i-se et Long-kaï on ne puisse suivre la voie fluviale.

« Ce n'est pas plus difficile que le transport au Niger des canonnières *Mage* et *Niger* ou que le passage du *Faidherbe* sur la ligne de partage des eaux entre le bassin du Congo et celui du Nil.

« Le but de la mission que j'ai l'honneur de vous proposer est d'aller reconnaître le cours du Kincha jusqu'en face de Tali, d'hydrographier rapidement ses parties navigables et de rechercher la route de transport là où le fleuve cesse de l'être.

« Cette mission de reconnaissance ne préjuge en rien de la solution qui interviendrait par la suite, tant au sujet de la canonnière du Kincha que de la politique à tenir, grâce à sa présence, questions qui, évidemment, ne peuvent être décidées *ex abrupto*.

« Nous redescendrons de Kiating fin août. C'est donc dans le courant de septembre que je demanderai à partir, en laissant le commandement intérimaire à M. du Boucheron, qui est absolument apte à l'exercer.

« Je compte que mon absence durerait deux mois environ, pendant lesquels l'*Olry* attendrait à Suifou. Si des circonstances imprévues la prolongeaient, M. du Boucheron, mes officiers et Plant sont à même de reconduire sans difficulté la canonnière à Tchong-king pour ne pas la laisser bloquer par la décrue.

« J'emmènerais avec moi trois hommes et M. le lieutenant Marquis. Cette petite force est suffisante pour tenir en respect quelques pillards et malandrins s'il s'en trouve, et c'est le seul danger qui soit à craindre. Cet itinéraire, sauf son but particulier d'étude du fleuve, n'est pas nouveau ; en tout ou en partie il a été parcouru par de nombreux voyageurs, sans qu'il leur soit jamais rien arrivé de fâcheux.

« Nous vivrions à la chinoise, afin de réduire le bagage à transporter. Nous irions soit en chaises (ou plutôt en hamacs) lorsque le terrain le permettrait ; soit à pied, mais sans quitter le fleuve, tant que cela serait possible.

. . . .

« A Long-kaï, M. Marquis divergerait vers Yunan-fou. Entre ces deux points, en effet, existe une route en six petites étapes que le P. de Guébriant a faite plusieurs fois et qu'il croit facilement améliorable. Une fois que le chemin de fer atteindrait Yunan-fou, c'est elle qui deviendrait la route de ravitaillement de la canonnière.

« M. Marquis l'étudierait, ainsi que, dans la limite du possible, et après entente avec M. François, la topographie du territoire qui s'étend entre le cours le plus méridional du Kincha et la capitale du Yunan.

« Ce travail achevé, M. Marquis demanderait des ordres au sujet de sa rentrée, soit par le Yang-tse, soit par le Tonkin.

. . . .

« J'ajouterai, pour terminer, qu'une circonstance

particulière et des plus heureuses se présente, qui est un gage de réussite pour la mission.

« Le P. de Guébriant a précisément l'intention de visiter cet automne les missions et chrétientés de son diocèse disséminées le long du Kincha. Je ne doute pas qu'il suffise de faire appel à son patriotisme et à son dévouement pour le décider à faire route avec nous, dût son propre travail en être retardé et rendu plus difficile.

« La haute valeur intellectuelle et morale du P. de Guébriant, sa parfaite connaissance de la langue et des coutumes, feront de lui le plus précieux des collaborateurs, en même temps que sa présence nous assure le concours des indigènes chrétiens répandus le long du fleuve.

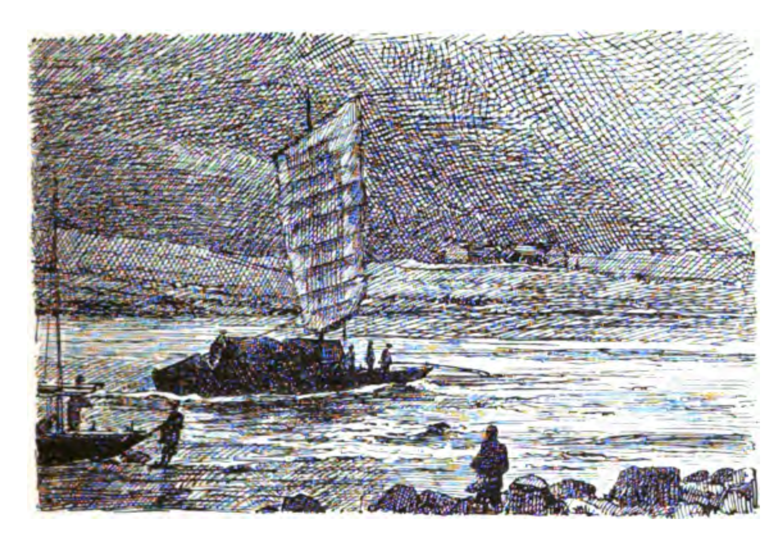
« Je ne saurais trouver meilleur aide ni meilleur conseiller. »

Le vice-amiral Maréchal, successeur de l'amiral Pottier, venait de prendre le commandement des forces navales françaises en Extrême-Orient.

Il me fit savoir, au reçu de mon rapport, que mes projets lui semblaient bien conçus, et qu'il les soumettait au département.

Ils ne furent pas approuvés. La suite dira s'ils étaient utiles à accomplir ou non.

. . . .
. . . .



UNE JONQUE

CHAPITRE VII

DE SUIFOU A KIATING

Nos installations à Suifou. — Tombeaux anciens. — En Chine les morts enlèvent le pain aux vivants. — La mission catholique. — L'enseignement du français. — La porte Indo-Chinoise. — Ouverture des ports de Suifou et Tchen-tou. — Nouvelles peu rassurantes. — Inconvénients de la politesse internationale. — J'envoie le *Takiang* à Kiating. — Rapport de Térisse sur sa traversée. — Notre départ. — Bons débuts, mauvaise fin. — L'*Olry* échoué. — Un fleuve torrent. — Terrible navigation. — Kien-oui-hien. — Le Tcha-yu-tse. — L'inondation à Kiating. — Arrêt à Si-pa. — Furieux orage. — Arrivée à Kiating. — Une folie qui a réussi.

Nos installations, ce que nous appelions notre ferme prenait figure. Un coin en est surtout pittoresque. Là s'élèvent d'anciens tombeaux sur lesquels

de hautes statues de pierre, rongées par le temps, s'érigent encore debout pour la plupart. Certaines sont tombées et l'herbe les envahit, tandis que sur leur surface se chauffent au soleil les lézards. Il y a là des figures de bonzes en pierre, de chevaux, de chiens, des colonnes grêles portant un chapiteau au dessin méconnaissable. Des inscriptions encore lisibles par endroits font remonter l'âge de ces tombes à l'époque de François I[er]. En d'autres places, des familles moins riches ont simplement des caveaux couverts de terre et fermés d'une pierre plate. Tout cela est autant de terrain perdu pour la culture, car ces tombes restent la propriété des descendants de ceux qui y sont inhumés, et il ne leur serait pas possible de les vendre. Le possesseur du plus beau tombeau est un mendiant de Suifou.

On peut dire qu'en Chine les morts finissent par enlever le pain aux vivants, et je mets bien en fait qu'un bon quart de la superficie cultivable est ainsi inutilisée.

Une ancienne coutume prescrivait que lors d'un changement de dynastie les tombeaux devaient être détruits. Mais, à la chute des Mings, la dynastie actuelle, pour se concilier l'affection, n'appliqua pas l'usage.

Nous faisons de fréquentes visites à la Mission catholique, installée à la partie nord du village. Elle est logée dans un édifice chinois, mais approprié à nos conforts, dans la mesure du possible. Une large

cour en occupe le centre, et une vérandah tourne autour, soutenue par des piliers sculptés.

Ailleurs est l'église — celle de l'intérieur de la ville, car il en est deux autres dans les faubourgs — et l'école qui, sous la direction de frères qui viennent d'arriver, commence déjà à présenter quelques élèves parlant un peu français.

J'ai souvent fait aux missionnaires catholiques le reproche de n'avoir pas assez cherché la diffusion de notre langue dans le peuple. Ils m'ont répondu, il est vrai avec quelque raison, que jusqu'à tout dernièrement nous avons semblé si peu pressés de venir nous établir au Se-tchouen que c'eût été donner beaucoup de travail à leurs élèves pour une utilité bien aléatoire.

Il est cependant malheureux qu'ils n'aient pas prévu le cas. La mission de Suifou qui, la première, est entrée dans cette voie, a déjà placé comme interprètes au chemin de fer du Yunan tout ce qui comprend parmi ses pupilles quelques mots de notre langue. De mon côté, je n'ai jamais réussi à trouver sur place un seul Chinois pouvant, même très vaguement, être utilisé comme interprète, et j'en ai parfois souffert.

Les missions semblent heureusement avoir comblé cette lacune, et maintenant, à Tchong-king comme à Suifou, elles entrent avec ardeur dans l'enseignement du français.

Pour la première fois fonctionne le service postal installé par M. François entre le Tonkin, le Se-tchouen et Shang-Haï.

Jusqu'à Tchong-king, où l'on a envoyé un agent des postes indo-chinoises, il se fait le plus simplement du monde, de mission catholique à mission catholique, et continue ensuite de même jusqu'à Itchang, où les sacs postaux sont embarqués sur les fluviaux.

Ce nouveau service est regardé d'un fort mauvais œil, d'une part par les douanes chinoises qui jusque-là ont eu le monopole des transports de lettres, et aussi, il faut bien le dire, par la poste (pas indo-chinoise, déléguée par le service central) de Han-keou et de Shang-Haï.

L'agent qu'on a envoyé à Tchong-king est actif et énergique. Il aura besoin de toutes ses qualités, car il ne se doute pas de tous les bâtons qu'on mettra dans ses roues.

Enfin on annonce que Tchen-tou et Suifou vont être incessamment ouverts au commerce européen.

C'est du moins, à mon idée, ce qui se passera, quoique le vice-roi ait intérêt à y opposer, car ce sont encore les revenus de deux grosses villes qui vont échapper à sa perception directe.

Ce sont aussi deux points de plus où l'influence anglaise va pouvoir s'exercer, tant par ses agents officiels que par ses agents occultes des douanes.

A ce titre, je regrette fort cette ouverture. D'autre part, si j'étais Chinois, je trouverais à la fin mauvaise cette façon de manger mon pays morceau par morceau.

Lors des troubles de Pékin, le Se-tchouen n'a pas

bougé. Voici maintenant qu'on augmente ses impôts pour payer l'indemnité de guerre, et par surcroît on arrache au vice-roi une notable part des revenus que ses prédécesseurs ont touchés.

Je sais que la population murmure. Nous avons eu, durant notre séjour à Tchong-king, une grève de tueurs de porcs qui a failli donner lieu à des émeutes. Les ennemis des étrangers fomentent la haine contre nous, en disant que l'empereur est le prisonnier des Européens, qu'il est forcé de signer contre sa volonté les édits qui frappent de nouvelles contributions. Tout cela me fait mauvaise impression et, si nous nous mettons à dos les hauts mandarins, qui seuls peuvent faire contrepoids, tout cela finira mal.

De mauvaises nouvelles nous viennent de Tchen-tou et de Kiating. A la mission de Suifou on a l'air de les croire très exagérées, mais j'ai cependant la sensation que tout ne va pas comme il faudrait.

Aussi suis-je heureux de voir, le 24 juin, l'eau assez haute pour pouvoir envoyer à Kiating le *Takiang*. J'en donne le commandement à Térisse, qui part avec Plant, emmenant, comme de coutume, le grand sampan à la remorque.

Le 21 juin, avait eu lieu un premier mouvement rapide de crue à la suite d'une forte averse.

A la suite de ce mouvement de hausse, l'eau baissa sensiblement dans le Yang-tse. Le Fou-ho, dont les eaux étaient restées claires, n'avait pas eu de forte crue, les pluies n'étant que peu tombées dans son bassin. Toutefois, par suite du refoulement de ses

eaux par celles du Yang-tse, son niveau avait légèrement monté en même temps que le courant diminuait.

Le moment se trouvait donc parfaitement choisi pour le départ, si aucune crue ne survenait pendant la traversée.

Durant les cinq jours que dure le voyage du *Takiang*, le Fou-ho est monté lentement et régulièrement d'environ deux pieds en vingt-quatre heures.

En adoptant 95 milles comme distance entre Suifou et Kiating et douze heures comme durée de la descente pour les jonques qui vont avec une vitesse propre d'environ deux milles à l'heure, on voit que le courant moyen de la rivière est d'environ 6 milles, c'est-à-dire presque égal à la vitesse propre de la chaloupe.

Le *Takiang* doit donc presque continuellement chercher les endroits de moindre courant, qui se trouvent être aussi les endroits de moindre fond. Or, sur les bancs de galets, par 4 pieds 1/2, le remous des hélices soulève des cailloux et les projette contre la coque. Ces galets sont très dangereux pour les hélices, dont ils faussent les ailes.

Par petits fonds, la moindre embardée, le moindre tourbillon peuvent porter très rapidement l'arrière ou l'avant au sec. D'autre part, la nécessité d'avancer, si lentement que ce soit, oblige à n'avoir que 5 à 7 pieds d'eau sous la quille.

Toutes les difficultés, toutes les situations délicates rencontrées pendant la montée de la chaloupe sont

dues en majorité à cette obligation de suivre les petits fonds.

Je donnerai encore ici les extraits du rapport que m'envoya Térisse à son arrivée.

EXTRAITS DU RAPPORT DE L'ENSEIGNE DE VAISSEAU TÉRISSE SUR LA MONTÉE DU « TAKIANG » DE SUIFOU A KIATING.

« A 8 h. 15, nous entrons dans le Fou-ho. Le courant y est assez fort. Nous longeons la rive droite jusqu'au-dessous du Yang-kia-t'an. Nous traversons la rivière entre les deux temples, et passons le rapide en vitesse le long de la rive gauche.

« Nous traversons de nouveau au-dessus du rapide et trouvons un assez fort courant. En doublant une petite pointe, le remous qu'elle produit sous elle nous pousse contre de gros blocs de rochers. Nous stoppons et débordons avec des gaffes. Deux fois nous nous éloignons et deux fois nous sommes repoussés. Nous parvenons enfin à nous écarter; nous ne passons la petite course due à cette pointe qu'en poussant du fond avec des gaffes.

« Vers 9 h. 40, nous arrivons en bas du Tse-moupin. Nous envoyons la petite aussière en bambou à terre, et nous nous faisons haler par une trentaine de coolies.

« Le rapide est au pied d'une falaise à pic, et les coolies placés en haut peuvent difficilement haler. L'aussière frotte contre les rochers, se coupe et casse.

Nous envoyons alors la grosse aussière, et à 10 h. 15 nous sommes au-dessus du rapide, après un halage très sérieux pendant lequel nous avons dû larguer le sampan pour nous alléger.

. . . .

« Vers midi 45, ayant fait un mille durant les deux dernières heures, je m'amarre le long du banc de galets. J'emploie pour me tenir les ancres à galets (1).

« Les jonques qui tournent leurs amarres autour de tas de galets, lorsqu'elles n'ont pas d'autres points fixes, auraient avantage à fabriquer des ancres à galets en nattes et filins de bambou.

« Malheureusement la routine les empêchera longtemps encore d'employer des perfectionnements aussi simples et aussi utiles. Il n'est pourtant pas rare de voir des jonques partir la nuit à la dérive, par suite de l'affaissement du tas de galets.

. . . .

« *25 juin*. — Nous sommes en route à 6 h. 15 du matin. Vers 7 heures, nous passons une course assez violente, grâce à un renvoi d'eau dû à un banc de galets de la rive gauche.

« L'eau accumulée dans le creux par le courant repousse l'eau qui arrive et forme même sur un tiers de la largeur de la rivière un retour de courant terrible.

. . . .

« Nous entrons vers 10 heures dans les gorges de Koan-tac-hia. L'eau y est calme et très peu rapide.

(1) Les secteurs en toile bordés d'un cordage que j'avais imaginés, comme je l'ai dit, lors de la montée de l'*Olry* à Suifou, et que j'avais fait construire.

Nous suivons la rive gauche pendant près de 5 milles et arrivons à midi sous le Che-ya-tse.

« Après sondage, nous trouvons suffisamment d'eau (7 pieds) entre les rochers de la rive droite et cette même rive. Le rapide n'est pas très fort le long de la rive gauche. Nous passons facilement sans aussière. Aux basses eaux le banc de galets est découvert et l'eau court sur les galets entre lui et la rive droite.

. . . .

« Vers 7 h. 15, nous nous amarrons sur la rive droite, en face de Kian-pe-chou, après une journée de 24 milles.

« *26 juin.* — Nous appareillons à 7 heures du matin. Nous suivons la rive droite et traversons en bas du Siao-kia-ouan.

« Le courant est très fort tout le long de l'île. Nous avançons lentement par des fonds de 5 pieds. Deux courses nous arrêtent assez longtemps. Nous les passons en poussant du fond avec de fortes gaffes.

« Le courant rapide du bras intérieur rend le passage très difficile, car il y a très peu d'eau dans ce bras.

. . . .

« Nous arrivons à Tchou-kuen-men vers 4 h. 45. Nous passons une première course à la gaffe et envoyons une aussière à terre devant le village pour en passer une autre beaucoup plus forte.

« Le halage est très dur, et le passage serait assez difficile à l'heure actuelle pour un gros bateau, qui ne trouverait pas facilement à terre de point fixe suffisant pour tourner son aussière.

« Au-dessus du rapide l'eau est très calme le long de la rive gauche.

« Nous mouillons à Ho-keou vers 7 h. 30, après une journée de 20 milles environ.

« *27 juin.* — Appareillé à 7 h. 45. Nous passons en vitesse une première course du Tso-long-ko-kiang. Pour une seconde, du même rapide nous envoyons un bout à terre et nous faisons haler par une douzaine de coolies.

« Pour le Fong-jen-t'an, qui fait immédiatement suite au Tso-long-ko-kiang, nous employons une grosse aussière en bambou de 200 à 250 mètres et une soixantaine de coolies. Le halage dure une heure et se montre très dur. Pour les mêmes raisons qu'au Tchou-kuen-men, ce passage serait difficile pour une canonnière pas assez rapide pour le franchir en vitesse.

« Les coolies nous ont suivis jusqu'au Fou-che-t'an, où le halage est beaucoup moins dur. Il y a environ 5 pieds d'eau au-dessus des roches. A 11 h. 30, nous sommes au-dessus du Fou-che-t'an, et à midi 30 nous nous amarrons à Kien-oui-hien.

« Le sous-préfet de la ville vient immédiatement me rendre visite. Il met à ma disposition des soldats, une canonnière et des bateaux rouges.

« Je puis, grâce à cela, gagner beaucoup de temps dans la suite de mon voyage, car je trouve à tous les endroits délicats des soldats et des coolies prêts à prendre l'aussière.

« Nous embarquons trois tonnes de charbon et, par précaution, je fais suivre la chaloupe d'une barque qui en contient deux tonnes.

« Je rends sa visite au sous-préfet pendant qu'on embarque le charbon, et nous appareillons à 4 h. 15.

« Kien-oui-hien est considéré dans le pays par les barques comme la mi-route entre Suifou et Kiating, bien que la distance à ce dernier point soit, en réalité, de 14 milles plus courte que l'autre.

« Cela tient au grand nombre de courses et de rapides qu'on rencontre dans la seconde partie du voyage.

. . . .

« Vers 5 heures, nous passons une forte course sous le Tcha-yu-tse. L'eau est très tourbillonneuse à l'abri de la pointe de falaise à pic qui forme cette course. Nous suivons la rive droite jusqu'à cette pointe et traversons la rivière.

« Le long du banc de galets de la rive gauche l'eau est faible, et nous gagnons.

« Nous arrivons au Tcha-yu-tse; c'est le plus dangereux des rapides de cette partie de la rivière.

« L'eau descendante est renvoyée par le banc de galets et les roches de la rive gauche contre la rive droite. Elle rencontre alors une falaise à pic le long de laquelle se forment de violents tourbillons très dangereux à traverser. Une double ligne de rochers se trouve au milieu de la rivière. Les rochers sont visibles aux basses eaux et le rapide est alors extrêmement violent.

« Nous suivons la rive gauche le long du banc de galets, trouvant juste suffisamment d'eau (6 pieds) pour passer entre lui et les roches. Le courant est assez fort et nous ne gagnons que péniblement.

« Au-dessus des rochers, nous sommes arrêtés par une très forte course qu'il est impossible de franchir à la gaffe. Nous traversons; le courant très violent du milieu de la rivière nous depale vivement, et c'est bien juste si nous pouvons atteindre la pointe de la rive droite, passant à quelques mètres des rochers du milieu du lit.

« Nous étions entraînés par la violence du courant, bien que nous approchant par des fonds de 4 pieds 1/2 seulement. Heureusement, quelques coolies se trouvent là et peuvent attraper un bout qu'on leur jette. Ils nous étalent en attendant un renfort, grâce auquel nous remontons enfin. Sans leur présence, nous tombions dans les tourbillons, où la situation eût été des plus dangereuses.

« A 6 heures, nous étions au-dessus du rapide et, grâce à l'eau calme, nous pouvions faire 4 milles encore jusqu'à un bon mouillage en eau tranquille, sur la rive gauche.

« Nous avions fait environ 18 milles dans la journée.

« *28 juin.* — Appareillé à 7 heures. Nous suivons la rive gauche. Devant le village de Che-pan-ché, nous trouvons un violent courant avec des tourbillons dans le creux de la courbe que fait la rivière.

« Nous passons le San-jen-tse avec une aussière. Le courant est fort, il y a de grosses *sources,* mais sans mouvement de rotation. L'eau monte verticalement et forme à la surface comme un gros champignon. Quelques-uns sont venus éclater sous la chaloupe, et le choc était très violent.

. . . .

ARC DE TRIOMPHE MORTUAIRE SUR LA ROUTE DE TCHONG-KING A TCHEN-TOU

« *29 juin.* — Appareillé à 6 h. 30. L'eau a monté d'environ un pied et demi pendant la nuit et le courant sensiblement augmenté.

. . . .

« Nous traversons au-dessus du village de Lin-kia-fong et suivons la rive droite jusqu'à Tou-kia-tchang. C'est le seul mouillage voisin de Kiating au-dessous du dangereux passage de Ta-fou-tse. Le *Woodcock* est resté environ un mois à ce mouillage l'an dernier. Par les fortes crues il doit être assez difficile à tenir.

« Le Ya-ho, affluent qui se jette à Kiating, n'étant pas fort, nous passons facilement le Oui-oui-tse et le passage resserré de Ta-fou-tse.

« Les tourbillons y étaient violents, mais le courant faible. Nous nous amarrons à Pi-tse-gaï pour aller sonder le chenal entre les deux bancs de galets du bas de la ville (chenal qui n'a que 2 pieds aux basses eaux).

« Il y avait 5 pieds de fond et nous remontons immédiatement nous amarrer sur la rive droite, en face du coin nord-est de la ville de Kiating.

« A midi tout était paré. »

Ainsi, en dépit de difficultés qui pour nous étaient devenues la monnaie courante de chacun de nos voyages, la traversée de la chaloupe s'était effectuée dans les plus heureuses conditions.

Je pouvais donc raisonnablement espérer qu'avec l'*Olry,* de vitesse supérieure, tout irait mieux encore.

Monnot, qui avait encore sur le cœur son rude

voyage de Tchong-king à Suifou, prétendait bien, il est vrai, qu'il y avait un sort sur nos bateaux, faisant que, lorsque l'un opérait sans encombre une traversée, l'autre devait, en revanche, éprouver la mauvaise volonté des génies du fleuve. Je le traitai d'oiseau de mauvais augure.

Et de fait, si nous fussions partis le 8 juillet, comme je me l'étais promis d'abord, tout se fût sans doute passé sans difficulté, et j'en serais peut-être encore à ignorer ce que sont ces fleuves chinois lorsque les pluies torrentielles de l'été tombant sur un terrain déboisé les changent en torrents.

J'étais pourtant près de me mettre en route; Térisse me signalait fréquemment des bruits inquiétants : à Kiating même, sa présence avait apaisé des mouvements vagues, calmé de sourdes rumeurs parmi les basses classes de la population.

En revanche, le préfet ne lui avait pas rendu la visite qu'il en avait reçue. Je sais bien que le préfet actuel de Kiating passe pour un original fort enclin à apprécier souvent, et plus que de raison, l'eau-de-vie de riz; mais l'impolitesse, du moins dans les apparences extérieures, est si contraire à l'esprit chinois chez les mandarins que cette abstention, dont je me plaignis immédiatement à notre consul, ne laissait pas que de m'étonner.

Ce fut, moi, la politesse, la politesse internationale qui me perdit.

Le *Woodcock,* retour de Ping-chan, était revenu

prendre son mouillage contre les murs de Suifou. Nous avions lié les plus cordiales relations avec les officiers de ce bâtiment.

Le commandant Somerville me prévint qu'il avait l'intention de partir le 11 juillet pour Kiating. Lui répondre que je partais le 8, c'eût été, me sembla-t-il, lui laisser croire que j'abusais de sa franchise pour le devancer. Je fixai notre départ à la même date.

A 7 heures nous appareillons du mouillage. Les roches qui sont au milieu du fleuve, en face de l'aval du village, sont couvertes, marque excellente pour indiquer le moment où le Fou-ho est navigable pour des bâtiments de notre taille. Nous pénétrons dans la rivière sans difficulté en rangeant à 30 mètres la pointe de la ville.

Une nombreuse population se presse sur la rive. Juste à la pointe est une sorte de pagode dont les baies de bois délicatement ouvragées s'ouvrent à pic sur la rivière. Nous avons passé là d'agréables moments à boire le thé à la chinoise en contemplant l'aspect du confluent, qui est un des points les plus pittoresques du fleuve.

Le Fou-ho est encore assez limpide et il mériterait l'appellation de Min-kiang (rivière claire) que les voyageurs lui ont donné je ne sais pourquoi, car, dans le pays, ce nom est complètement inconnu.

Nous apercevons le *Woodcock* qui, parti une heure avant nous, n'est pas à plus de 3 ou 4 milles. Nous le gardons en vue toute la matinée, nous en rapprochant, nous en éloignant, selon la force relative des

courants dans lesquels nous naviguons au même instant lui et nous.

La vue de la canonnière anglaise, que par moment nous semblons gagner de vitesse, excite l'ardeur de nos mécaniciens et de nos chauffeurs, qui donneraient certainement, les braves gens, beaucoup pour « faire la barbe à l'Anglais ».

La navigation semble s'annoncer facile ; de temps en temps nous rencontrons des courses que nous remontons lentement. A 10 h. 10, nous doublons Nieou-che-pien.

A 11 h. 45 nous défilons au pied des falaises rouges de Koan-tao-hia. La pierre rouge de Kiating, beaucoup plus friable et d'un grain plus fin que le grès du fleuve, commence ici et forme une bonne partie de tous les escarpements qu'on rencontre jusqu'à Tchentou.

La rive, à Koan-tao-hia, abrupte, escarpée et à surface polie, qui s'élève perpendiculairement à une soixantaine de mètres de hauteur, présente un aspect tout à fait étrange et pittoresque. Çà et là un bouquet de verdure dont le vert paraît plus éclatant en se détachant sur le cinabre de la roche. Un chemin serpente, bordé d'un garde-fou en pierre taillée. Il semble s'enfoncer sous une poterne, pour ressortir dans un cercle de blocs tellement régulier que je me demande un instant si ce n'est pas un ouvrage fortifié et m'éloigne le plus possible vers l'autre rive, pour en découvrir plus long.

Mais non, c'est un simple jeu de la nature. Il n'y

aurait que peu à faire pour en tirer une forteresse dont la position serait d'ailleurs excellente et commanderait le cours de la rivière d'une façon absolue.

A Tsé-che l'eau brise fortement sur la pointe de la falaise et forme un énorme tourbillon que nous évitons soigneusement, car il serait de force à faire pivoter l'*Olry* sans peine.

La navigation est absolument aisée; nous avons tous la joie au cœur, en voyant tout aller ainsi à souhait.

A 6 h. 5, nous nous engageons dans le Siao-che-ouan.

C'est un long rapide sur la rive droite, brisant sur des blocs détachés de la falaise. Sur la rive gauche il se réduit à une très forte course.

Nous le remontons péniblement avec l'intention de nous amarrer à l'abri de la pointe que forme l'île détachée par un bras du fleuve au-dessous de Tchang-pan-pa.

Le mouillage semble facile à prendre. Sous la pointe l'eau est calme, presque sans courant. Le bâtiment s'étale avec quelques tours d'hélice en avant, tandis qu'on va porter à terre des amarres et, en attendant qu'on ait trouvé des points fixes, enfoncer dans le sol de la pointe, qui paraît de sable, une petite ancre pour nous tenir provisoirement.

Si l'on était sage, on devrait, toutes les fois que les choses vont *trop bien*, s'attendre à un retour de fortune. La malchance donne, je crois, pour qui a couru

quelques aventures dans sa vie, l'impression d'un être qui pense, raisonne, guette et souvent aplanit devant vous la route pour mieux vous conduire au précipice.

Pourquoi, ce jour-là, étais-je tellement certain de la fortune que j'en arrivai à me relâcher un instant — bien court, mais ce fut assez — de l'attention continuellement éveillée qu'il faut dans de pareilles navigations ?

Je crois pouvoir affirmer que ce fut la seule fois en dix-huit mois, mais elle faillit suffire.

Le sol de la pointe qui paraît de sable est, en réalité, composé de galets recouverts seulement d'une mince couche de poussière ; nos ancres n'y peuvent mordre. Celle de l'avant chasse et je crie au gabier de la porter plus loin pour trouver une place où elle tienne.

Mais, dans cette manœuvre, et sans que je m'en aperçoive, je l'avoue, nous nous sommes rapprochés de terre. Là règne un contre-courant qui ne paraît pas à la surface. Il nous fait avancer, et tout à coup, dépassant l'abri de la pointe, notre avant pénètre dans le courant du grand bras du fleuve, et le bâtiment abat sur bâbord.

Pour éviter d'être entraînés et de tomber dans le Siao-che-ouan, qui gronde à 500 mètres en dessous de nous, je fais en arrière afin de rentrer dans la morte eau sous la pointe.

Des bancs de galets submergés occupent le fond de la petite anse et ne marquent pas à la surface.

Nous touchons légèrement par l'arrière sur l'un d'eux.

Je repars en avant; mais il est impossible de continuer, à cause du banc de la rive opposée du petit bras.

Nous touchons par l'arrière une seconde fois, celle-ci fortement.

Le bâtiment pivote sur son gouvernail, qui se fausse, le barre tout à la gauche, et ne peut plus manœuvrer. Le courant nous entraîne dans le petit bras.

Cependant, à un moment, nous nous rapprochons assez de la berge pour me laisser espérer de réussir à tourner une amarre autour d'un petit bouquet de bambous, seul point fixe qui se trouve sur la rive.

Nos sampaniers chinois y parviennent; mais c'est la plus petite de nos aussières, elle casse.

Continuant notre mouvement d'abattée sur la droite, nous nous trouvons, à un moment, debout au courant et, avec les machines, puisque le gouvernail ne fonctionne plus, j'essaye de me rapprocher de nouveau du bouquet de bambous.

Une première fois je ne parviens qu'à atteindre bien en aval. Nous repartons en arrière et je recommence. Je me crois un instant prêt à réussir; mais le courant nous prend en travers et nous jette contre un banc de galets, où nous nous échouons par tout notre côté tribord.

J'essaye vainement de tirer le bateau de là en faisant en avant avec les machines. Les galets viennent dans les hélices, et leur bruit contre la coque m'avertit

et que si, par malheur, nous en coinçons un entre elle et l'hélice, nous briserons notre propulseur.

Nous essayons de pousser du fond avec des espars et des gaffes; je puis bientôt me convaincre que ces moyens sont insuffisants. Le courant nous appuie très fortement contre le banc et, pour nous tirer de là, il faudra de puissants moyens de halage.

La nuit est maintenant complète. Nous ne pouvons rien faire avant le jour; ce serait exposer des hommes, sans aucun bénéfice et peut-être aggraver notre position.

Nous envoyons des amarres à terre et prenons nos mesures pour béquiller le bâtiment, s'il était besoin, c'est-à-dire le soutenir par côté avec des espars au cas où il risquerait de pencher.

Mais le fond sous lui est plan, peu incliné; rien ne menace pour l'instant.

J'expédie Fong-mi au village de Ne-che-chang pour ramener deux petites jonques, tant pour y débarquer le matériel dont nous avons à nous alléger que pour porter des amarres à terre.

Je passe une des plus mauvaises nuits de ma vie. Une heure auparavant, j'étais plein de confiance. Après les dangers que nous avions surmontés, il me semblait possible de conduire mon *Olry* partout où il trouverait sa largeur et sa profondeur d'eau.

Sottement, bêtement, pour une seconde d'inattention, nous étions au plein avec des avaries au gouvernail : de quelle gravité ? je l'ignorais, peut-être avec quelque chose de cassé aux hélices.

Comment maintenant allions-nous nous tirer de là? Et en imagination je voyais mon pauvre bateau cloué sur son banc de galets, et la risée que nous serions pour les Chinois et les Anglais.

A distance, et lorsqu'on s'est tiré d'affaire, un tel désespoir peut paraître puéril, mais le blâme qui ne l'éprouverait en pareil cas.

L'aube du lendemain 12 juillet fut pour moi lente à paraître.

J'avais mûri mon plan durant une nuit d'insomnie. Tout d'abord il fallait, sur la rive opposée composée uniquement de galets, sans un arbre, sans une grosse pierre pour nous servir de point fixe ; il fallait nous en créer un, afin d'y envoyer une amarre.

Cette dernière solidement fixée, j'espérais, en la virant au treuil, nous haler à la fois de l'avant et vers le milieu du chenal.

Nous mettons à terre une de nos ancres de bossoir, très heureusement forte et pesante; nous l'enterrons avec trois maillons (90 mètres) de grosse chaîne au-dessus d'elle, et recouvrons le tout de plusieurs tonnes de galets.

Il s'agit maintenant d'élonger au travers du bras du fleuve une aussière en acier. Le courant est d'au moins six nœuds et l'opération des plus malaisées.

Nous envoyons d'abord tout à fait à la pointe, à un mille au-dessus de nous, une des deux petites jonques venues du village, et essayons de lui faire porter jusqu'à nous une amarre en bambou.

Une première fois elle réussit à nous atteindre. Mais sous le seul effet du courant l'amarre casse.

On essaie de nouveau, et à ce coup, bien que les marins chinois fassent force de rames, la jonque est emportée au-dessous de nous. C'est à recommencer. A la troisième reprise, nous réussissons enfin.

Très doucement, très prudemment, nous amenons à bord au bout du cable en bambou une aussière d'un pouce et demi. Elle nous a servi en route pour tous les rapides, sauf au Ié-t'an. Cependant, elle se brise en la virant au treuil, sans que nous ayons aucunement bougé.

Deux fois encore nous cassons nos amarres. A chaque tentative il faut recommencer à les jeter en travers de la rivière avec les plus grandes difficultés.

Ce travail, déjà épuisant par lui-même, est aggravé du fait qu'il y a 40 degrés à l'ombre. Monnot, qui est sur la rive chargé des manœuvres auprès de l'ancre enterrée, a la mauvaise idée de pénétrer dans l'eau. Il reste plusieurs heures exposé au soleil et, lorsqu'il revient à bord souffrant bien fort des pieds et veut retirer ses chaussettes, la peau vient avec comme s'il les eût plongés dans l'eau bouillante. Il dut rester enveloppé de bandelettes jusqu'après notre arrivée à Kiating.

Enfin, vers 7 heures du soir, après de très nombreuses tentatives, ayant brisé nos meilleures aussières, le bâtiment prononce un léger mouvement.

Mais alors un autre danger se présente. Il fait nuit,

et d'ailleurs nous ne pouvons songer à appareiller avec notre gouvernail en avarie.

J'avais espéré pouvoir nous haler vers l'avant, du moins assez pour arriver jusqu'au bouquet de bambous l'obscurité m'empêche de le tenter.

Si, dès lors, nous nous déséchouons subitement et que nous ne soyons pas très bien tenus à la rive gauche, le courant est tellement fort que nous risquons, rappelés par notre aussière de halage, d'aller nous jeter sur la droite, cette fois.

Nous multiplions comme nous le pouvons les points fixes : pieux, ancres légères; je n'ai qu'une médiocre confiance dans leur tenue.

Nous passons une nuit fort agitée, sur pied à chaque grincement de la coque contre le fond. Une crue commence à se faire sentir; mais le mieux à souhaiter maintenant est de rester échoués jusqu'au matin.

Le *13*, à partir de 2 heures du matin, l'eau monte franchement. A 5 heures, l'*Olry* commence à remuer et, à 5 heures 30, un léger coup sur l'amarre nous déséchoue complètement. Nous allons nous accoster un peu en amont, en bonne place, envoyant des amarres sur tout ce qui peut faire point fixe, et nous rentrons le matériel à bord.

Nous flottons, il est vrai; mais rien ne dit que nous allons pouvoir marcher. Reste le gouvernail.

Trois hommes, en faisant toute leur force, le déplacent difficilement de 15 degrés. Cependant, autant qu'on peut le constater en plongeant, chose difficile

d'ailleurs à cause du courant, il ne présente pas d'avarie.

Il me vient alors l'espoir que, peut-être, un léger gauchissement de la mèche, c'est-à-dire de l'axe en fer qui le fait tourner et traverse la coque, le fait forcer contre cette coque. Si je puis laisser descendre l'ensemble de quelques millimètres, il est possible que cela soit suffisant pour lui rendre sa liberté.

Ce serait à souhaiter. Les gouvernails sont en général faits pour pouvoir être démontés s'il est besoin. Mais il semble bien que sur l'*Olry* on ait dépensé des trésors d'ingéniosité pour que tout, dans le détail comme dans l'ensemble, soit incommode, illogique et de mauvais rendement.

C'est ainsi que, sans quantité de dispositifs très longs et délicats, notre gouvernail ne peut être ni démonté ni remonté.

Cependant, je tente l'essai. Nous coupons 9 millimètres sur le collier qui soutient le gouvernail, et j'ai la satisfaction de voir que j'ai deviné juste. Le gouvernail manœuvre aussi aisément qu'avant. Plant lui-même plonge et me réitère l'annonce que la déviation, si déviation il y a, n'est pas très forte. En fait, lorsque nous démontâmes notre gouvernail à Tchongking au retour, nous trouvâmes 8 degrés de déviation à son axe dans un plan et 6 degrés dans le plan perpendiculaire.

Le lendemain, 14 juillet, c'est la Fête nationale, jour de repos réglementaire dans la marine. Et Dieu sait

s'ils en ont besoin de repos, nos pauvres gens, après les fatigues des deux journées précédentes!

Je me décide donc à rester en place. Je fais donner une double ration et, n'ayant ni le temps ni la force de hisser le grand pavois, je fais seulement arborer au haut du mât les couleurs nationales.

Après les manœuvres que nous venons de faire, notre pauvre *Olry,* parti propret et pimpant de Suifou, est sale et minable. J'ai perdu mon assurance, et le voir ainsi, de la rive où je suis allé faire les cent pas sur les galets, n'est pas pour me la rendre.

Fâcheuse résolution, d'ailleurs, que j'ai eu de m'arrêter. Durant la journée, en effet, le fleuve monte de plus de deux mètres. Songeant au rapide Tcha-yu-tse, très dangereux aux eaux basses, ce n'était pas pour me peiner sur l'instant.

Mais ce que j'ignorais, ce dont je ne pouvais me douter et dont cependant j'allais faire l'expérience, c'est que lorsque la rivière monte en crue subite, elle se change en un torrent impétueux.

Si j'en crois les indications barométriques, il y aurait de Suifou à Kiating, sur une longueur de 95 milles, une différence de niveau de plus de cent mètres.

Je sais bien que dans la saison où nous étions, les hauteurs du baromètre sont extrêmement influencées par les orages fréquents. En admettant cependant que ce chiffre soit exagéré de moitié, il n'en reste pas moins une pente de 1/4,000, chiffre considérable.

Si on pense qu'il y a eu à Kiating, durant le cours

de notre voyage, des crues de 5 mètres et plus en quelques heures, on voit quelle puissance doit avoir une pareille masse d'eau dévalant le long du thalweg.

Si l'on en exempte les grands rapides à amarres tels que le Ié-t'an, on peut dire que l'*Olry* a constamment rencontré des courants plus forts qu'entre Itchang et Tchong-king.

Et cependant, moins d'un mois avant, le *Takiang,* de vitesse bien plus faible, était monté sans difficulté, comme nous l'eussions fait nous-mêmes si nous étions partis quelques jours plus tôt.

Le *15 juillet,* nous appareillons à 7 h. 15. Toute la rive droite, le long de la falaise qui la borde, n'est qu'un rapide énorme et écumant.

Nous nous glissons le long des bancs, quelque peu impressionnés par le changement que nous constatons, nous rapprochant le plus possible des berges, demeurant parfois sans avancer.

Au coude de Tchang-pan-pa, nous restons trois quarts d'heure pour faire 30 mètres. Nous atteignons cependant Gni-ki-tchang à 9 h. 15, et nous nous amarrons tout contre le village, aux piliers mêmes qui soutiennent les premières maisons.

Tout le pied du village est dans l'eau et on dirait une petite Venise. Les maisons sont bâties sur pilotis en prévision des crues, et ce ne fut pas un petit étonnement pour nous, en descendant quelques mois après, de retrouver, perchées sur une rive accore, les habitations dont les fenêtres se trouvaient à la montée à hauteur de notre spardeck.

A 1 h. 10, nous repartons, ayant fait 5 tonnes de charbon que j'avais fait expédier de Kien-oui-hien.

Prévoyant, en effet, que nous allions avoir une montée terrible, j'avais envoyé des courriers pour multiplier les dépôts, afin de ne pas rester en panne par manque de combustible.

Au coude qui termine l'île au-dessus du village, il nous est, cette fois, complètement impossible d'avancer. Nous devons nous laisser redescendre, l'arrière le premier. Nous prenons un petit bras à notre droite, où nous trouvons un endroit passable pour nous amarrer. On sonde sa sortie, qui présente 8 pieds d'eau. Plant a, lors de son premier séjour, dressé une carte du Fou-ho qu'il a parcouru en jonque; mais cette carte, faite aux basses eaux, ne nous est plus que de peu d'emploi. Dans le chenal qu'elle indique, il y a maintenant trop de courant pour songer à passer. Il nous faut continuellement chercher notre route dans les bras latéraux, à la sonde et un peu au petit bonheur.

Nous doublons You-po à 4 h. 20, Ma-lieou-tchang à 6 h. 5, et enfin à 6 h. 40 nous mouillons à Cha-ouan, un des rares points de la rivière où le fond soit de sable, et non de roches ou de galets, et permette aux ancres de tenir.

Le *16 juillet*, la rivière est faiblement en baisse. Il n'en résulte pas moins une forte diminution du courant, sans laquelle nous n'aurions pu franchir les passes qui se présentaient devant nous.

La première est Tchou-kuen-men. Nous avons

expédié à l'avance des haleurs sur la pointe où est le village, pour leur envoyer s'il est besoin une aussière en bambou et nous faire aider par eux.

Mais c'est en vain que la machine donne toute sa vitesse, nous ne parvenons pas à nous rapprocher assez.

Il nous faut revenir vers l'autre rive en traversant au-dessous d'un groupe d'écueils submergés, puis suivre à la sonde un banc de galets recouvert très dangereux, parce que, à l'inverse de ce qui se passe généralement, il est irrégulier et mamelonné. Nous avançons cependant assez pour revenir à la rive gauche, au-dessus du fort courant, et continuer notre route.

A Fou-che-t'an, nous avons aussi envoyé des haleurs en avant; mais nous ne parvenons pas à doubler Tso-long-ko-kiang. Nous franchissons un premier petit raidillon d'eau; mais nous nous butons à un second.

Je fais mettre à terre l'ancre à galets; on la charge de pierres, et elle nous tient très bien en plein courant dans la course, à quelques mètres du bord, faisant en avant doucement.

Si nous n'avons pas pu nous servir plus souvent de ces appareils, c'est que les bancs de galets, au moment de notre voyage, étaient généralement couverts par l'eau dans toute la partie où ils ne sont pas revêtus d'un peu de terre et de gazon.

On envoie chercher les haleurs, on leur passe le bout d'une grosse ligne. Le peu de force que font une dizaine d'hommes suffit à nous faire franchir un pas-



UN HONG TCHOUAN

sage où la machine à toute vitesse s'était montrée insuffisante.

Je n'ai jamais aussi bien compris combien étaient vaines les élucubrations de cabinet des faiseurs de théories sur la navigation à vapeur dans les rapides.

Le Tso-long passé, nous atteignons, non sans peine, un sampan qui se tient au-dessous du Fouche-t'an et porte le bout d'une aussière en bambou à l'autre extrémité de laquelle sont attelés 60 haleurs.

Le sampanier a une peur terrible d'être coulé par nous; il se rapproche sans cesse de la rive dans un endroit où il n'y a pas de fond pour l'*Olry*, et il faut les pires injures et les plus redoutables menaces pour le décider à s'approcher.

Nous passons ensuite sans difficulté quelques petites courses et atteignons Kien-oui-hien à 4 h. 45. Nous mouillons en aval du village en face d'une pagode entourée d'arbres touffus.

Le sous-préfet vient nous visiter. Il se montre des plus aimables et insiste pour nous faire accompagner par un *pao-tchouan*, petite canonnière chinoise montée par un mandarin de rang inférieur.

Je n'accepte que pour ne pas le désobliger. Je ne me doutais pas alors combien cette embarcation nous serait utile.

17 juillet. — Nous partons à 8 h. 30, et une demi-heure après nous sommes au Tcha-yu-tse.

Ce rapide est en temps ordinaire le plus mauvais

de la rivière. Le lit moyen est encombré de roches ne laissant qu'un étroit passage entre elles et les deux rives.

A la rive droite, le courant est énorme avec des remous et des tourbillons très dangereux. A la gauche, il faut se glisser le long d'un banc de galets; puis, dès que le courant atteint une vitesse trop forte, traverser à toute allure, avec la perspective, si l'on n'est pas monté assez haut, si la vitesse propre du bâtiment est insuffisante, d'être jeté sur les roches centrales.

Plant appréhendait beaucoup ce rapide. Aussi se montra-t-il d'abord très satisfait de voir qu'un bras, à sec aux basses eaux et qui longe à la rive gauche des falaises escarpées, coulait à pleins bords.

Nous nous y engageons, et jusqu'à son extrémité amont tout va bien, malgré que le courant soit vif.

Mais là, soudain, nous apercevons devant nous un rapide qui s'est créé.

C'est, fait unique dans le Fou-ho, le rapide classique en forme de V avec des tourbillons sur ses deux bords.

En plus petit, il rappelle le Ié-t'an, avec cette différence que c'est ici la rive gauche qui est rocheuse et semée d'écueils à son pied, tandis que le banc de galets en pente douce est vers la rive droite.

Nous tentons de le forcer à la vapeur. Nous avançons très haut, mais là impossible d'aller plus loin.

La pression baisse, nous ne pouvons nous étaler et devons redescendre l'arrière le premier.

Heureusement nous trouvons, près du banc, un

endroit à peu près calme au-dessous de la pointe, à l'abri du remous même du rapide. Nous laissons tomber notre grosse ancre sur fond de galets; elle nous tient un peu par son poids et nous envoyons à terre une petite ancre portative, ce qu'on appelle une *ancre à jet.*

Il nous est impossible de passer autrement qu'en nous halant par une aussière, tout comme dans le Yang-tse.

Seulement nous n'avons pas à notre disposition les sampans et les coolies que nous avions là-bas. Nous n'arriverons jamais à prendre directement une aussière en acier; nous allons donc essayer du moyen qui nous a réussi lors de notre échouage : nous faire porter d'abord une aussière en bambou, par le moyen de laquelle nous amènerons le câble d'acier.

Mais pendant que nous prenons nos dispositions, l'eau monte avec une grande rapidité; le courant s'accroît et l'île où nous avons notre ancre de jet est envahie par l'eau, qui détrempe la terre dont elle est formée.

Aussi, au moment où le sampan qui nous apporte le bout du câble de bambou accoste le bord et s'y cramponne, le choc, la force que fait le courant sur l'aussière qui traîne à l'eau, font chasser notre petite ancre, qui glisse dans le sol détrempé.

J'ai juste le temps de mettre les machines en avant et de les régler à une allure telle que nous restions en place. Un Chinois se jette à l'eau et réussit à

tourner une amarre sur un petit arbre providentiel qui par bonheur ne s'arrache pas.

La situation serait très dangereuse si nous étions entraînés dans le grand courant. Cependant je voudrais bien ne pas lâcher le bout de l'amarre, que nous n'arriverions peut-être plus à reprendre.

Nous complétons tant bien que mal un amarrage assez précaire et nous envoyons successivement au bout de la corde en bambou des aussières d'acier de plus en plus fortes aux haleurs qui sont à terre.

Malheureusement la distance est tellement longue entre le bord et eux, qu'ils ne peuvent s'emparer que de la première, une aussière d'un pouce, tout à fait insuffisante pour nous haler.

L'aussière de deux pouces se prend dans le fond, bien en arrière de nous, à cause de la boucle que lui fait faire le courant.

Ainsi retenue, l'effort des coolies nous appelle en arrière; nous avons déjà bien de la peine à nous tenir contre le courant, et nous risquons d'être entraînés, emportant les ancres et arrachant l'arbre.

Nous nous décidons à couper et à recommencer sur nouveaux frais.

Cette fois le sampan qui nous apporte le câble de bambou manque le bord. Puis c'est ce câble qui se prend et s'enroule à quelque roche du fond, de telle façon qu'on ne peut plus le tirer à terre.

Il ne reste qu'à retourner à Kien-oui-hien ou à tenter de nouveau de forcer le passage à la vapeur.

Pendant ce temps l'eau a continué de rondement monter. La pointe de l'île est couverte, et le courant s'accroît à notre mouillage de façon dangereuse pour la tenue du bâtiment.

Mais il me semble, en revanche, que cette crue déplace le rapide vers l'aval, de telle façon qu'il me paraît peut-être possible, en se tenant à l'abri le long du banc immergé que forme le bout de l'île, de remonter assez haut pour tenter le passage à l'autre rive.

Nous nous décidons à tenter l'aventure. Durant vingt minutes nous gagnons pouce à pouce le long de la berge de gauche, à toucher les arbres et les rochers. Enfin le courant diminue un peu et nous échappons, mais bien juste, au danger d'être entraînés derechef vers l'aval.

Nous traversons l'embouchure d'un affluent, actuellement sans courant, qui coule entre deux falaises à pic, et à 3 heures 30, nous réussissons à nous amarrer, collés à la rive escarpée, envoyant pour nous tenir sur les arbres et les roches tout ce que nous pouvons avoir d'amarres, battus par un courant de cinq à six nœuds.

A nous toucher, une petite case, maison de thé pour les barques et les haleurs, est à demi envahie par l'eau. Les habitants ont transporté leur misérable mobilier sur un plateau de roche plus élevé, et assistent avec toute la philosophie chinoise à la crue qui, si elle continue, emportera avant longtemps leur frêle demeure.

18 juillet. — Toute la nuit l'eau a encore monté. La rivière roule les objets les plus étranges, jusqu'à des

cases entières, avec leurs charpentes et leurs toits de chaume.

Ce n'est plus qu'un énorme torrent écumeux dans lequel il serait aussi imprudent qu'inutile d'essayer de se lancer. Nous restons accostés attendant une baisse.

La provision de charbon emportée de Kien-oui-hien est épuisée par la rude journée de la veille, où nous avons marché durant trois heures et quart à toute puissance pour faire 4 milles.

En prévision, j'ai expédié un courrier vers Térisse, à Kiating, où nous avons un dépôt, pour qu'il nous en renvoie et en échelonne tout le long de la route.

Nous recevons son premier convoi. Il nous donne des nouvelles de ce qui s'est passé à Kiating, où la crue a été terrifiante. Une partie des bas-quartiers de la ville a été envahie. A sa pointe s'est creusé un tourbillon où nombre d'embarcations se sont englouties. C'est à grand'peine, et seulement devant l'appât d'un salaire élevé, qu'il a réussi à trouver un sampan qui se hasardât à nous apporter notre charbon.

Le *Woodcock* n'a pu se maintenir qu'en faisant en avant à toute vitesse sur ses deux ancres et tout ce qu'il a pu accrocher d'amarres à terre. Durant la nuit il a bien pensé se perdre.

Au matin il a tenté de remonter au pied de la ville même de Kiating, où la chaloupe, bien abritée, n'a pas eu à souffrir.

Il a failli se jeter à la berge en coupant le courant terrible du Ya, affluent du Fou-ho.

Le *19 juillet*, un peu de décrue ayant diminué le courant, nous partons à 7 heures.

A 8 heures, le ventilateur qui refoule de l'air dans les fourneaux, et que nous devons maintenir constamment à toute vitesse, brise une de ses traverses de liaison.

Heureusement, par le plus grand hasard, le courant n'est pas extrêmement fort à l'endroit où survient l'avarie, et nous pouvons gagner un bon mouillage au-dessous de Siao-liang-chang.

Nous réparons la pièce brisée en soudant les deux morceaux, et à midi nous nous remettons en route.

A San-jen-tse le courant redevient violent. Nous essayons de passer par le bras occidental, pour éviter l'encombrement dangereux des bancs de l'autre canal.

Nous pénétrons dans un dédale de hauts fonds où nous manquons de peu d'échouer et sommes forcés de revenir en arrière et de prendre le bras oriental.

Dans celui-ci, en face du village de Ma-tse-chang, il faut passer, en coupant perpendiculairement la rivière, entre deux bancs immergés. Le chenal, où le courant prend la route complètement en travers, n'a pas trois fois la largeur de la canonnière. Le moindre faux coup de barre nous mettrait au sec. Durant un quart d'heure, presque debout au courant, nous traversons lentement.

Nous nous en tirons pourtant sans accident et mouillons devant Tié-che-pa.

Le *20 juillet,* nous appareillons à 8 heures, et presque immédiatement passons le Tou-tse-koan.

C'est un endroit infiniment dangereux. Le grand courant, après avoir formé une forte course à la pointe de la rive droite, vient se briser avec violence sur une haute falaise de roche au sommet de laquelle est une pagode qui semble suspendue sur l'abîme.

Les marins chinois ont coutume, en passant à cette place, de jeter une pierre sur la rive « pour empêcher le temple de tomber dans le fleuve ».

Après avoir choqué la muraille de roches, le courant change brusquement de direction, formant d'énormes tourbillons et des rejaillissements blancs d'écume.

Une partie vient reprendre la direction générale ; l'autre remonte le long de la rive droite en un contre-courant qui complète avec la course un immense tourbillon.

Plant manœuvre avec une admirable habileté. Se tenant à la limite des courants opposés malgré les embardées, il atteint la pointe.

Ici la course nous arrête, mais des haleurs préparés d'avance nous aident à la traverser.

A 10 h. 1/4, nous mouillons à Si-pa pour faire du charbon.

Une pluie torrentielle commence à tomber. Dans la *nuit du 20 au 21,* de 5 heures du soir à 7 heures du

matin, elle prend une violence inouïe. Ce sont de véritables cataractes que le ciel ouvre sur nous. En même temps l'orage gronde, un éclair n'attend pas l'autre. Je ne puis comparer la tempête qu'aux plus violentes tornades d'Afrique. Mais là le phénomène ne dure guère qu'une couple d'heures, tandis qu'ici il sévit toute la nuit.

Telle est la quantité d'eau qui couvre le pont, que les *dalots de mer,* larges ouvertures destinées à laisser s'écouler l'eau des lames, ne suffisent pas à l'évacuer.

Il faut mettre des hommes munis de seaux pour assécher le pont, et nos chambres sont inondées.

En même temps les manifestations électriques redoublent de violence. La foudre tombe tout autour de nous et c'est vraiment miracle que l'*Olry,* qui n'a pas de paratonnerres et dont le mât constitue un point culminant, ne soit point frappé. On ressent des secousses en touchant les objets métalliques, et chaque fois qu'un coup de tonnerre strident et bref accompagne immédiatement un éclair, on a la sensation très nette d'un choc en retour.

Nous savons trop maintenant ce qui nous attend après ces déluges, pour essayer de marcher durant la crue qui les suit.

De fait, toute la journée, nous ne sommes occupés à notre mouillage qu'à doubler les amarres pour ne point nous laisser entraîner, et à nous défendre avec des gaffes et des espars contre les objets emportés par le courant, qui viennent tomber sur la canonnière.

Des arbres énormes passent en tournant sur eux-mêmes, montrant et cachant leurs branches feuillues,

des îlots d'herbes descendent au fil de l'eau, des maisons entières emportées par la crue laissent voir l'ossature de leurs solives dénudées. A travers le voile de la pluie diluvienne, nous voyons défiler une énorme jonque qui a sans doute brisé ses amarres et paraît abandonnée.

Nous apprenons plus tard que deux villages entiers sur le haut cours de la rivière s'étaient engloutis dans un lac de boue creusé à leur place.

A Kiating on vit passer les cadavres de malheureux tenus à la cangue pour quelque faute, qu'on n'avait pas eu le temps de délivrer et qui, ne pouvant s'enfuir, avaient trouvé la mort dans les flots gonflés.

Je profite de notre arrêt forcé pour faire nettoyer le condenseur, qui est rempli d'herbes et de vase.

Le *22 juillet,* le courant est encore très fort. Nous appareillons à 7 heures avec beaucoup de difficulté.

Au Tchou-ken-t'an, dès le début de la course, nous sommes obligés de recourir au halage. Heureusement un chenal d'inondation qui longe les collines nous offre moins de courant, et nous pouvons continuer par nos propres moyens.

Au Ta-t'an, le passage est très émotionnant. Nous remontons avec la plus grande peine le long de la rive droite, formée par une colline abrupte; puis nous courons à la rive gauche, pour revenir de nouveau à la droite, où se trouve une baie d'eau tranquille.

C'est encore une place où la moindre erreur, la moindre fausse manœuvre causerait la perte certaine du bâtiment brisé sur la pointe rocheuse.

Nous continuons durant un demi-mille et sommes bientôt arrêtés par une course. Notre *pao-tchouan*, nos haleurs sont restés fort en arrière, occupés eux-mêmes à franchir le rapide.

Nous revenons mouiller dans la baie.

Nous repartons à 3 heures, avec nos haleurs prêts à nous aider. Mais comme l'eau a un peu baissé, nous trouvons la course moins forte et arrivons à la passer sans leur secours.

Nous mouillons à 5 h. 15 à Koan-in-chang. Le courant, extrêmement violent devant le village, est encore fort au mouillage situé à un demi-mille au-dessus.

Le *23 juillet* doit marquer la fin de notre difficile voyage. En dépit d'une course très forte, dès le départ, qui nous oblige tout de suite à avoir recours aux haleurs, et qui est peut-être la plus violente du fleuve, nous doublons la pointe située au-dessus du mouillage.

Au-dessus de Lao-kang-pa le grand bras est totalement impraticable pour nous. Le *Woodcock* y a brisé une aile d'hélice.

Par bonheur le bras occidental est accessible. Nous le remontons au prix de quelques difficultés, et enfin, à 2 h. 30, nous mouillons à Tou-kia-tchang, le dernier mouillage possible avant Kiating.

Le *Takiang* et le *Woodcock* sont amarrés le long du village. Pour arriver jusqu'en ce point, il faut passer le Ya, dont le courant, tombant perpendiculairement

dans l'eau du Fou-ho, porte sur la rive gauche et rend le passage des plus délicats.

En outre, à la pointe sud de Kiating, s'étend un énorme banc de galets qui ne laisse qu'un chenal étroit et peu profond, même aux moyennes eaux.

En dépit de tout ce que le mouillage de Tou-kia-tchang offre d'incommode et de précaire, je me décide à ne pas le dépasser avec l'*Olry*.

J'ai le pressentiment que des événements peut-être graves vont s'accomplir, et je veux que la canonnière reste libre de ses mouvements et ne courre pas le risque d'être bloquée, même si nous sommes obligés de séjourner quelque temps.

Je compte comme le temps le plus dur que j'aie passé sur le haut Yang-tse, cette montée du Fou-ho. Nous avions mis treize jours pour faire 95 milles, voyage que la chaloupe avait accompli en cinq.

Dès le début, l'échouage fut pour moi un coup très rude. Jusque-là nous avions eu trop de chance pour n'en pas prendre l'habitude. Toutefois, ce ne fut qu'un mauvais moment, puisque aussi bien nous arrivâmes à nous en tirer à notre honneur.

Mais cette lutte de tous les instants contre une rivière affolée, cette angoisse continuelle à chaque passage, cette préoccupation constante de la difficulté de l'instant d'après, avant même que celle du moment présent soit surmontée, voilà véritablement ce qui brise les nerfs les plus robustes.

Vraiment, si je n'avais pas eu l'impression qu'à tout prix nous devions tenter d'atteindre Kiating,

que notre présence y était nécessaire, et que notre action pouvait devenir d'un moment à l'autre indispensable, le parti sage eût été de renoncer à une tentative qui pouvait passer pour folle.

Avec une canonnière de vitesse trop faible, un équipage surmené, une machine qui pouvait d'un moment à l'autre éprouver une avarie, trop à craindre après un pareil travail ne laissant aucun instant pour les visites et les réparations, avec surtout un gouvernail dont je n'étais pas sûr, la sagesse eût tout d'abord consisté à nous remettre en état, quitte à recommencer sur nouveaux frais.

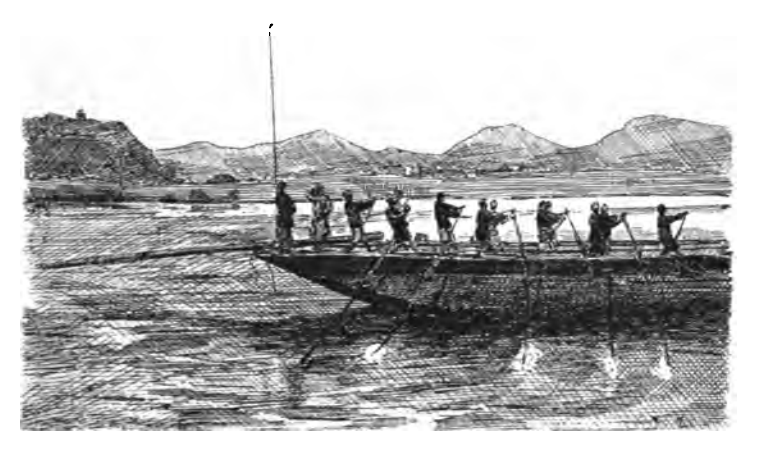
Il fût arrivé un accident grave que je demeurais impardonnable aux yeux des gens qui pouvaient être appelés à me juger.

Je n'aurais pu ni voulu leur offrir comme excuse ce pressentiment, cette prescience qui me poussait à aller quand même et semblait parfois prendre la forme d'un entêtement irraisonné.

Pourtant on jugera si j'eus raison d'y céder.



NICHE A BOUDDHA



AVANT D'UN BATEAU A SEL

CHAPITRE VIII

DE KIATING A TCHEN-TOU

Les débuts de la révolte au Se-tchouen. — Boxeurs brigands et sociétés secrètes. — Une politique imprudente. — Les concessions en Chine. — Le désespoir du vice-roi. — Je pars pour Tchen-tou avec le *Takiang*. — La mission de Ong-tao-taï. — Une lettre de Tchen-tou. — Deux dépêches du consul. — Ong cherche à m'arrêter sans y réussir. — Le Fou-ho au-dessus de Kiating. — Notre escorte chinoise. — Eune et Li. — Une traversée mouvementée. — Nouvelle lettre du P. Pontvianne, provicaire à Tchen-tou. — Nos compatriotes en danger. — Arriver coûte que coûte. — Passage du Nieou-pa-tse. — Nous atteignons Pen-chan. — Nos préparatifs pour aller à Tchen-tou. — Encore une lettre du P. Pontvianne. — A quoi peuvent servir les lettres grecques.

Nous arrivions à Kiating, ayant à peu près épuisé tout le charbon que j'avais mis en dépôt sur la rivière. Le plus pressé était d'en faire revenir d'autre pour nous trouver prêts à nous mouvoir.

Puis, le personnel fatigué, une partie malade, le matériel ayant le plus grand besoin d'être visité, il nous fallait nous desserrer. Je louai une jonque que j'accostai à côté de l'*Olry* et où je fis passer une partie des hommes.

Nous pouvions alors songer à reprendre les projets de voyage à Tchen-tou que je n'avais pas abandonnés.

Avec l'*Olry,* ai-je dit, on risquait d'être bloqué au-dessus de Kiating. Je me décidai à tenter le voyage avec le *Takiang,* du moins jusqu'à obstacle infranchissable.

On se souvient que ce voyage m'avait été demandé par M. Haas, que le vice-roi m'y avait invité, que l'amiral Pottier en avait approuvé le projet.

Le successeur intérimaire de ce dernier, l'amiral Bayle, avait purement et simplement confirmé les ordres de son prédécesseur.

Mais, à Kiating, les nouvelles arrivaient chaque jour de plus en plus alarmantes.

Voici ce qui se passait :

Le Se-tchouen est la terre classique des brigands. Des villages entiers, principalement dans les districts montagneux, échappent complètement à l'autorité provinciale et vivent de rapines et de déprédations. La race se-tchouenaise passe d'ailleurs pour brutale et pillarde. En dehors des véritables Chinois émigrés de force ou par lente infiltration, les populations autochtones ou plus anciennement fixées sont nombreuses, et on retrouve des types bien marqués qui n'ont rien de commun avec leurs voisins.



MATELOTS DE « L'OLRY »

« Barbares du Se-tchouen *(Se-tchouen man-tse)* » est une épithète courante en Chine.

Aussi tous les fauteurs de troubles — et ils ont de tout temps été nombreux — ont-ils trouvé sans peine à recruter des adhérents lorsqu'ils ont bouleversé la contrée.

J'ai déjà dit que le peuple, très mécontent, murmurait à cause des impôts dont on le chargeait depuis la dernière guerre.

La sagesse et surtout le désir de tranquillité du vice-roi avaient, à cette époque, évité que la province fût entraînée dans le mouvement antieuropéen du nord.

A Tchong-king même, notre consul, M. Bons d'Anty, le même qui venait de remplacer M. Haas, avait réussi à rester dans la ville, alors que personnel des douanes, et consuls étrangers se sauvaient à qui mieux mieux.

Le sous-préfet de Tchong-king avait montré beaucoup d'intelligence et de courage. Déguisé en mendiant, il avait surpris les projets des agitateurs qui projetaient de soulever la population, et les principaux chefs du mouvement avaient payé de leur vie leurs desseins avortés.

Le Se-tchouen avait donc donné des preuves de calme à un moment où le nord se soulevait, mais la situation s'était bien modifiée depuis.

Parmi les principaux chefs des boxeurs du Nord, deux d'entre eux, et non des moindres, dont les Puis-

sances avaient réclamé l'exil, était relégué au Setchouen.

Ils y vinrent accompagnés d'une petite cohorte d'affidés qui initièrent les habitants de la contrée aux pratiques du « boxérisme » dont je parlerai en son temps.

D'autre part les sociétés secrètes, Triade, Nénuphar blanc, etc., qui étendent leurs ramifications sur toute la Chine, sont fortement représentées au Setchouen.

Leur but n'apparaît pas clair aux yeux des non-initiés. Certaines sont de simples associations de bandits pressurant les notables et les commerçants, qui doivent leur payer tribut pour protéger leurs biens et leurs personnes.

D'autres ont un but politique.

En tout cas elles sont un centre d'association, et l'on sait que l'idée d'association est une des caractéristiques de l'esprit chinois.

C'est ainsi que, ouvertement cette fois, les habitants des diverses villes ou provinces commerçantes ont leurs sociétés, avec des pagodes particulières, des fêtes spéciales.

Mais, en ce qui concerne les sociétés secrètes, elles ont partout toutes un point commun : la haine de l'étranger.

Boxeurs, sociétés secrètes, brigands de profession, auxquels il faut joindre les mandarins qui ont pris définitivement une attitude hostile à l'Europe, et ils sont nombreux, forment un fond perpétuellement agité d'où peut à chaque instant naître l'hos-

tilité ouverte, avec son cortège de pillages et de massacres.

Le tout ne tient, entre deux mouvements antiétrangers, que par la pression qu'opèrent constamment les hauts dignitaires, émanations de la cour de Pékin qui, elle, sait qu'il en cuit parfois de déchaîner l'orage.

Encore faut-il savoir ne pas acculer ceux-ci à quelque parti extrême, en les lésant par trop dans leurs intérêts; ne pas s'en faire des ennemis déclarés, pas plus d'ailleurs qu'il ne faut leur demander de se prononcer ouvertement pour nous : dans ce dernier cas, le peuple les croit vendus, et leurs collègues les dénoncent comme traîtres.

J'estime que, trop souvent en Chine (lorsque je dis nous, je parle des Puissances en général) et surtout au Se-tchouen nous faisons tout ce qu'il faut pour exciter la méfiance du peuple et pour mettre les hauts dignitaires dans une position fausse.

C'est une course aux concessions. Mines, chemins de fer, exploitations variées, les consuls de toutes les puissances sont perpétuellement en train d'essayer de les arracher aux vice-rois et de s'en évincer les uns les autres.

Or la seule voie qui unit et qui unira pendant pas mal d'années encore le Se-tchouen au monde civilisé, c'est cette route fluviale du Yang-tse dont j'ai, je pense, assez montré les dangers, les difficultés et la longueur.

Qu'il y ait un champ considérable de richesses futures à la fois pour l'Europe qui exploitera et pour

la Chine qui prendra sa part dans cette exploitation, rien de plus juste.

Mais c'est là l'avenir, un avenir assez éloigné même; ce n'est pas en quelques mois ni même en quelques années qu'on reliera facilement, commodément, pratiquement le Se-tchouen à la mer, soit par le sud soit par l'est.

Qu'on prenne position en attendant, qu'on explore, qu'on prospecte, et, là où on est sûr de trouver des éléments de richesse, qu'on s'assure de la possibilité ultérieure de les exploiter, c'est parfait.

En attendant, c'est tout différemment qu'on procède. Qu'on ne s'imagine pas un instant que là ou des mines de charbon, d'antimoine, d'or, de pétrole sont signalées on réclame au gouvernement chinois, d'abord l'autorisation de faire des sondages, puis celle d'exploiter les places où ces opérations préliminaires ont fait reconnaître des gisements certains.

Pas du tout; avant toute étude, ou seulement avec des études rudimentaires et insuffisantes, on réclame le droit exclusif d'extraire le charbon, par exemple, dans toute l'étendue d'une sous-préfecture, d'une préfecture.

. . . .

Aussi bien encore ne voudrais-je pas décourager l'initiative française, et j'entends qu'on me comprenne et qu'on ne me fasse pas dire autre chose que ce que je dis; c'est pourquoi je résumerai mon opinion en la matière en quelques vérités qui me semblent bonnes à faire entendre :

1° Pays certainement riche en productions naturelles, le Se-tchouen n'est point pourtant un Eldorado où l'or se ramasse en se baissant. Il y a lieu, en tout cas, avant de rien entreprendre, de se rendre compte des difficultés graves et des longueurs des transports, et cette question doit être envisagée avant toutes les autres.

Une entreprise qui se baserait uniquement sur les connaissances actuelles ne serait qu'un jeu de hasard.

2° Sans gros capitaux, réservés pour le moment de l'exploitation vraie, les tentatives de l'heure présente ne peuvent être que des prospections incapables de rapporter un centime, devant au contraire coûter. Elles ne peuvent être considérées que comme des pierres d'attente, des prises de position.

3° Le mode actuel de demande de concessions, basé sur des divisions purement géographiques et administratives, est décevant, irraisonné et dangereux.

. . . .

C'est croire en effet les Chinois par trop bêtes que de supposer qu'ils ne chercheront pas une raison secrète lorsqu'ils voient les consuls européens se faire une guerre acharnée pour l'exploitation éventuelle d'une partie de province d'où, après se l'être arrachée l'un à l'autre, leurs nationaux ne viendront jamais extraire un seul kilo de minerai.

C'est avoir une foi bien grande en leur naïveté, lorsqu'on réclame d'eux l'ouverture au commerce européen de Suifou et de Tchen-tou, deux villes de

position stratégique incontestable, mais avec lesquelles il y a peu à faire pour notre trafic, que de penser qu'ils ne songeront pas que la question politique prime la question économique.

Or, ce qu'il y a de plus curieux, c'est qu'en l'espèce, dans ce dernier cas, ils se trompent, et je crois fermement que dans cette demande il y a eu de notre côté ignorance et non calcul. Le point d'importance véritablement commerciale, parce qu'il est le débouché de la route du Thibet par le Ya, aurait été Kiating; mais il eût fallu le savoir.

Quoi qu'il en soit, une anecdote qui me fut contée à Tchen-tou en dit long sur les causes qui amenèrent les événements dont je vais avoir à parler.

Dans une réunion des principales autorités de la province, le vice-roi arriva portant une énorme liasse de demandes de monopoles et de concessions faites par les divers consuls européens.

« Si je les laisse faire, dit-il, ces barbares *(man-tse)* seront avant peu les maîtres de la Chine. »

Et, se laissant tomber sur un siège, il se mit à pleurer.

Mécontentement du peuple chargé d'impôts, agitation fomentée et entretenue par les sociétés secrètes et les boxeurs, espoir de massacres et de pillages pour les bandits de profession, crainte et aversion profonde dans le haut commandement qui seul eût pu tenir en respect les éléments antieuropéens, tout y était : lorsqu'une province de la Chine se trouve en

cet état, les événements graves ne tardent guère ; on allait le voir.

L'*Olry* accosté et amarré un peu en dessous de notre premier mouillage, en un endroit où la berge à pic permettait de suivre sans peine les mouvements de hausse et de baisse de l'eau, le personnel desserré dans la jonque louée, je me transportai, avec Plant et trois hommes de renfort, à bord du *Takiang*, à son mouillage contre la muraille de Kiating.

L'endroit est très pittoresque. Des arbres qui poussent inclinés dans la rive laissent pendre leurs branches presque au-dessus de nous ; en face, sur l'autre bord, une caserne en brique rouge renferme une petite garnison dont nous entendons les trompes chaque soir.

Les logements de la chaloupe étant insuffisants pour nous contenir tous, je louai une petite jonque dans laquelle je m'installai avec les hommes de l'*Olry* et où j'embarquai du charbon et des câbles de halage supplémentaires.

La jonque devait nous suivre et, comme nous n'irions pas bien vite, nous rattraper chaque soir, grâce à son faible tirant d'eau qui lui permettait de passer par des bras inaccessibles au *Takiang*.

Dès ce moment et grâce aux renseignements que j'avais pu rassembler à Kiating, je me doutais que la branche sans profondeur qui accède à Tchen-tou ne serait pas praticable pour la chaloupe.

Aussi mon intention était-elle de terminer mon

voyage en jonque pour achever de reconnaître et d'hydrographier la rivière, comme aussi pour voir le vice-roi.

Nous étions sur notre départ lorsque arrivèrent à Kiating cinq canonnières chinoises couvertes de drapeaux et d'oriflammes et portant une mission que le vice-roi du Se-tchouen envoyait vers nous, à l'occasion de notre voyage.

C'étaient S. E. Ong-tao-taï, sous-directeur du Yang-ou-ku ou bureau des affaires étrangères de la province; le mandarin à bouton de corail Li, chargé des embarcations de Kiating à Tchen-tou, et un Mandchou, élève de l'école de français de Pékin, du nom de Eune.

Ong vint me trouver à bord; il était envoyé, disait-il, avec ses acolytes « pour me faire honneur ». La conversation se passa le plus aimablement du monde, trop aimablement à mon gré; je trouvais extraordinaire qu'on eût dérangé un aussi haut personnage pour me recevoir.

Tsang, mon interprète, m'avertit en effet que, d'après ce qu'il avait entendu dire, le but de Ong était de me faire renoncer à mon voyage.

Si le vice-roi me l'eût carrément demandé, je me serais trouvé dans une position très fausse.

Le R. P. Pontvianne, provicaire de la mission de Tchen-tou, venait de m'écrire :

« En ce moment la banlieue et les sous-préfectures du nord-est de Tchen-tou sont tout à fait bouleversées

par les boxeurs, dont le nombre augmente chaque jour.

« Notre beau district de Sou-kia-ouan, de la sous-préfecture de Kin-tang-hien, n'est plus qu'une ruine. »

Mais, loin de réclamer ma présence à Tchen-tou, il me conseillait plutôt d'attendre une embellie et semblait se fier à la bonne volonté du vice-roi.

Ma protection n'étant pas demandée par nos compatriotes, *et je tiens à le faire bien remarquer,* il eût été difficile de forcer la main au vice-roi et de l'honorer d'une visite dont il se fût peu soucié.

Trop de finesse ici fit tort à la diplomatie chinoise.

J'avais déjà reçu de notre consul à Tchong-king, M. Bons d'Anty, le télégramme suivant parvenu par voie de Suifou, la ville de Kiating n'ayant pas de bureau télégraphique :

« Les mandarins m'ont annoncé une grande effervescence de la population à cause d'une recrudescence des mouvements de rébellion, spécialement à Tse-yang-hien, et m'ont prié d'arrêter temporairement le mouvement de la canonnière sur ce point.

« Je réponds que vous avez des moyens de défense, si on vous attaque; mais permettez-moi de vous recommander la prudence, surtout si vous devez aller à Tchen-tou-fou autrement qu'à bord de la canonnière.

« Je solliciterai de la légation l'autorisation d'aller

18

vous rejoindre à Tchen-tou-fou. Je vous prie de m'aviser exactement du jour et de la date de votre déplacement et de votre arrivée probable à Tchen-tou.

« Administrativement le mandarin de Kiating-fou était aux examens. On dit qu'il ne devait pas recevoir la carte de visite de l'officier. Il est prévenu par voie rapide afin qu'il puisse s'en expliquer et s'excuser auprès de vous (1). »

Je ne fus donc pas autrement étonné lorsque, après deux jours, S. E. Ong arriva un matin, affectant l'air surpris et affairé, me dire qu'il venait de recevoir une lettre du vice-roi qui, tout en réitérant ses souhaits de me voir, exprimait cependant la crainte, vu l'état d'effervescence des populations, que je ne fusse exposé en cours de route à recevoir des insultes ou même à endurer quelque sévice.

Après avoir répondu, quarante-huit heures auparavant, à mes questions que tout était en paix, Ong me faisait maintenant le tableau le plus noir de la situation. Évidemment, dans son esprit de Chinois, il avait espéré m'arrêter par la crainte. On juge volontiers les autres à son aune.

« — Son Excellence le vice-roi me fait-il prier de remettre mon voyage ?

— Certainement non, et il vous verrait avec plai-

(1) Ceci avait trait à la plainte que j'avais adressée à la suite de l'impolitesse faite à Térisse. Le prétexte invoqué par le mandarin fut reconnu faux ; il fut blâmé et je reçus les excuses du vice-roi.

sir. Mais les rebelles... mais les boxeurs... mais le peuple...

— C'est bien alors le seul souci de ma sécurité qui l'arrête? Les gens qui chercheraient à me nuire sont des bandits hors la loi, des gens avec qui il n'y a nul ménagement à garder, révoltés contre le vice-roi et l'empereur?

— Comment en serait-il autrement? Il n'y a qu'amitié et désir de paix entre notre pays et le vôtre.

— Parfait! Que Votre Excellence veuille bien remercier le vice-roi, lui porter le tribut de ma reconnaissance, et le rassurer sur notre compte. Qu'il ne craigne rien; nous avons à bord le moyen de nous défendre contre les brigands et les révoltés. Je serais impardonnable si la crainte m'arrêtait au moment d'aller présenter mes devoirs au plus haut dignitaire de la province.

Ong-tao-taï n'insista pas. L'eût-il fait que j'aurais trouvé quelque autre échappatoire. Il n'y avait plus pour moi le choix; je venais en effet de recevoir du consul une seconde dépêche ainsi conçue :

« Si vous pouvez monter chaloupe Tchen-tou, n'hésitez pas à le faire. J'ai toujours dit au vice-roi que je vous y autorisais; mais ne quittez pas le bord pour prendre la route terrestre si les mandarins continuent à ne pas pouvoir répondre de votre sécurité, car ce serait s'exposer à des machinations dangereuses de la part des mandarins.

« Je suppose qu'à bord votre force armée est suffi-

sante pour résister à une manifestation hostile. Je pense partir pour Tchen-tou le 10. Ce qui m'arrête sont des travaux d'urgence et aussi la déclaration catégorique des mandarins, que je voyage à mes risques et périls, c'est-à-dire qu'on doit me tendre quelque piège pour m'exposer au ridicule, sinon au danger. Je suis de votre avis en ce qui concerne l'attitude des mandarins. BONS D'ANTY. »

Eune, ce mandarin mantchou dont j'ai parlé et qui parle et écrit correctement le français, avait servi d'interprète à Ong-tao-taï dans ces diverses causeries. Il m'avait semblé un assez brave homme, bien disposé pour nous, autant du moins qu'un Chinois peut l'être.

Ce fut lui qui resta dès lors chargé de nous accompagner; Ong disparut sans prendre congé. Comme me l'expliqua Tsang, il n'avait pas réussi dans la mission dont il était chargé, il avait perdu la face.

Eune vint m'avertir que les cinq canonnières chinoises nous feraient escorte.

« — Pour nous protéger? lui dis-je.

— Non, commandant, pour vous honorer.

De fait, jamais roi, empereur, satrape ne fit autant parler la poudre que moi au long de ce voyage. N'ayant pu nous arrêter, on nous accablait d'honneurs, c'est la manière chinoise. Toutes les fois que, pour une raison quelconque, je mettais pied à terre, chaque pao-tchouan tirait trois coups de canon, et autant lorsque je remontais à bord.

Nous partîmes le 6 août. La jonque nous suivait

par ses moyens. Nous avions en outre engagé quarante haleurs pour nous accompagner jusqu'au bout de notre voyage.

Le temps se maintenait toujours au régime de pluies torrentielles suivies de journées humides et chaudes. Nous devions dès lors éprouver les mêmes arrêts qu'en dessous de Kiating dans notre voyage avec l'*Olry*. Mais j'y étais fait et résolu à prendre mon parti de circonstances que je ne pouvais empêcher. On irait le plus vite possible lorsqu'on pourrait marcher, mais on s'arrêterait lors des crues subites.

Le Fou-ho est constitué par la réunion, aux environs de Kiang-keou, de deux rivières : le bras qui va à Tchen-tou, canalisé par les Chinois et empruntant une partie de ses eaux à des affluents du Kialing auxquels il est uni, et le Nan-ho, qui descend du nord.

Nous avons vu qu'il reçoit en outre à Kiating le Ya-ho.

Ces deux rivières, Nan-ho et Ya-ho, apportent au Fou-ho la résultante des pluies de tout un système montagneux qui occupe la partie ouest. Le Fou-ho jusqu'à Tchen-tou court au contraire en plaine.

Dès avril, un régime normal se trouve établi au-dessous de Kiating. Les premières chaleurs apportent en effet, en une crue régulière, le produit de la fonte des neiges des montagnes des bassins du Ya-ho et du Nan-ho.

Ainsi que l'a montré le premier voyage du *Takiang*, c'est là l'instant propice pour la navigation, la crue

régulière ne produisant pas de courants d'une violence anormale.

Mais les gigantesques artères qui constituent définitivement le fleuve embrassent de leurs réseaux de vastes régions sujettes à de fréquents et violents orages, et il en résulte, à partir de juillet, des crues très soudaines.

A ce moment on rencontrera donc des courants violents, subits, très dangereux pour la navigation.

Si, par un choix judicieux de l'époque du voyage, on peut, dans une certaine mesure, atténuer les difficultés d'accès à Kiating, il n'en va plus de même au-dessus.

A côté des rapides à fonds de roches comme le Ya-pou-t'an, ou de coudes brusques autour de promontoires rocheux, on y rencontre en effet de longs passages à chenaux étroits, sinueux et peu profonds.

Les premiers sont fort dangereux pendant une crue; en revanche, les seconds nécessitent d'attendre une montée d'eau suffisante pour pouvoir les franchir..

On voit donc que la difficulté est double et les conditions les meilleures, inconciliables. Il faut partir par une hauteur d'eau moyenne et souhaiter un hasard faisant que le bateau se présente aux passages peu profonds au moment d'une crue, aux rapides durant une baisse.

Il y a lieu d'ajouter que le Ya, plus considérable que le Fou-ho à Kiating en été, se jette perpendiculairement dans cette deuxième rivière.

Lorsqu'une forte crue de cet énorme torrent sur-

vient, il obstrue l'écoulement du Fou-ho et fait monter lentement son niveau.

Le début d'une crue du Ya-ho est donc un moment favorable, surtout si le Fou-ho ne monte pas en même temps par lui-même.

C'est précisément dans ces conditions que nous partions le 6 août. Par malheur, dès le second jour, une crue du Fou-ho survint et nous arrêta en même temps que celle de son affluent cessait.

Dans la haute rivière nous fûmes obligés, dès lors, d'attendre des crues ou des baisses locales, suivant la nature des passages qui s'offraient à nous. Avec une vitesse plus grande, le *Takiang* eût pu espérer une traversée facile; c'est à sa lenteur que doivent être attribuées les difficultés que nous eûmes à surmonter.

Le premier jour, nous marchons admirablement. Nous traversons le Long-tsuen-tse, où la rivière tourbillonneuse, fait un S entre deux bancs de galets. C'est un passage délicat pour un bâtiment plus long que le nôtre, mais où le *Takiang* ne trouve pas de danger.

A 4 heures nous mouillons dans une petite crique qui se prolonge par un fossé sous de grands arbres, près du village de Koan-in-miao.

Une nombreuse population vient nous regarder, mais nous n'entendons aucun cri hostile.

La jonque nous rejoint à 7 heures. Plant, les trois hommes supplémentaires et moi allons y coucher,

après avoir pris toutes nos mesures pour une bonne garde, et bien montré aux hommes leurs postes en cas d'attaque.

Les deux canons à tir rapide du *Takiang* sont tenus prêts sous leurs capots simplement jetés au-dessus d'eux, des munitions sont à proximité; mais de tout cela on ne peut rien apercevoir si on l'ignore...

Je pense que Li et Eune s'en doutent. Eune est venu causer à bord avec nous et m'a demandé si je ne prenais pas de précautions pour la nuit. Je lui ai répondu que c'était inutile, que nous étions toujours prêts nuit et jour.

Durant la nuit il tombe une pluie torrentielle. L'eau monte très rapidement (5 pieds en douze heures). Nous sommes très bien tenus; il y a de gros arbres sur la rive et nous avons passé une chaîne autour de l'un d'eux.

Toutefois le courant qui, à notre mouillage, était presque insensible la veille, devient tellement violent dans la matinée du 7 que je fais entrer la chaloupe à l'abri dans la crique, qui est maintenant un petit golfe et l'embouchure d'un bras assez considérable. Les canonnières chinoises y sont déjà.

La pluie cesse à 10 heures, et vers 4 heures l'eau commence à baisser (3 pieds durant la nuit).

Inutile de dire que nous ne cherchons pas à naviguer et restons tranquillement à attendre l'embellie.

Le 8 au matin, nous repartons.

A 10 heures nous sommes au Tche-ya-tse. L'eau



« L'OLRY » A OUAN KIA TO

est très forte le long de la rive gauche et nous ne pouvons avancer. Nous traversons la rivière en suivant la ligne de rochers qui s'étend presque jusqu'au milieu du fleuve. Ce sont de gros blocs inégaux, à la hauteur desquels nous trouvons une sonde de 4 pieds.

La rive gauche est très saine et un bâtiment plus rapide que le *Takiang* n'aurait eu aucune difficulté à passer s'il avait pu traverser la course.

Nous entrons ensuite dans des gorges de l'aspect le plus pittoresque. Les roches à pic sur la rivière sont creusées de niches à bouddhas. On voit aussi les portes et les fenêtres taillées en plein roc de demeures anciennes de troglodytes ; des arbres bizarrement agrippés aux rochers laissent pendre leurs frondaisons épaisses ; certains, à demi déracinés, seront bientôt emportés par les pluies et, de temps à autre, nous devons éviter quelque tronc à la dérive ou accroché au fond.

A 1 h. 50, nous sommes à Chen-tsen-tou. Le grand banc de galets de la rive droite est couvert et on n'aperçoit que quelques buissons de son sommet. Nous le tournons par 9 pieds d'eau ; puis nous traversons et gagnons très lentement le long de la berge de sable à pic de la rive gauche, par le travers d'un joli temple.

Nous mouillons par 13 pieds d'eau, courant modéré.

En dépit du peu de vitesse du *Takiang*, ses faibles dimensions nous rendent les manœuvres assez aisées.

Aux courses, alors que nous ne pouvons passer

avec la machine seule, il suffit souvent de pousser avec des bambous sur le fond pour donner l'élan nécessaire et franchir.

Un de nos hommes est merveilleux à cette tâche. C'est le quartier-maître Montjarret, patron de la chaloupe, un véritable hercule.

Il fait plier nos plus gros bambous, et Plant, en admiration devant sa force, l'a surnommé *third propeller,* la troisième hélice.

L'eau baisse d'un pied et demi durant la nuit, de sorte que nous abordons le Ya-pou-t'an dans la matinée du 9, dans de bonnes conditions pour le franchir.

La rivière est traversée par une ligne de roches, gros blocs d'inégale grosseur formant un barrage sur lesquels l'eau court très difficilement.

Elle vient ensuite buter sur une falaise rocheuse, et la surface de la rivière se couvre de lames courtes et serrées.

Nous suivons le long de la rive gauche et gagnons le long d'une île séparée de la terre ferme par un bras sans profondeur. Avec une crue plus forte permettant l'accès de ce chenal, la difficulté du passage est bien atténuée, et c'est par là que le *Woodcock* devait remonter quelques jours plus tard.

La rive droite atteinte à hauteur des rochers, nous sommes obligés de nous faire haler au moyen d'une aussière en bambou jusque dans le bief supérieur.

Puis nous passons en vitesse le Tchong-uen-se et trouvons au-dessus de lui une eau calme et profonde.

Nous dépassons la sous-préfecture de Toin-chen-hien et arrivons à 4 heures au Tche-tse-t'an.

La rivière manque de plus en plus de fond, les chenaux sont de plus en plus sinueux et nous touchons légèrement sur la pointe d'un banc de galets. A 6 heures nous mouillons à Kin-tan-se, mauvais mouillage.

L'eau baisse de 9 pouces durant la nuit.

Le 10 août, nous appareillons à 8 heures. L'aspect du pays change complètement. Ce sont des bancs recouverts par places de terre et de végétation ; mais on ne voit plus de ces hauteurs en bordure qui, si elles annoncent des rapides, sont du moins l'indice qu'entre eux on peut compter sur des biefs d'une certaine profondeur.

Au delà de Hong-hoa-ien nous rencontrons, pour la première fois, une digue d'irrigation.

Elle est faite en sacs d'osier, emplis de galets, et empilés sur une ligne barrant la rivière sur les deux tiers de sa largeur. Oblique au courant, l'évasement tourné vers l'amont, elle oblige les eaux à s'engouffrer entre elle et la côte et, à sa pointe, à la rencontre de cette dernière, une étroite ouverture laisse s'échapper une eau coulant rapidement.

C'est en cet endroit qu'on dispose la roue élévatrice, construite uniquement en bois et en bambous, et mesurant 6 à 8 mètres de hauteur. Les pales sont des morceaux de nattes attachés sur des cadres de bambou.

A la circonférence sont amarrés de gros bambous creux placés le long de la jante dans une position oblique. L'eau dont ils s'emplissent, lorsque le mouvement de rotation les entraîne, s'écoule, mais seulement après qu'ils ont dépassé la position la plus haute au sommet de la roue. Elle tombe dans un canal de bois qui l'amène aux rigoles d'irrigation. C'est simple, peu coûteux et extrêmement ingénieux.

Jusqu'à Tchen-tou nous rencontrerons maintenant par centaines des appareils semblables. Je les ai maudits bien souvent, car non seulement les digues, en diminuant la largeur du chenal, sont un obstacle et créent un petit rapide artificiel (comme s'il n'y avait pas assez des naturels !), mais encore à cause des sacs de galets roulés par le courant et dont les Chinois s'inquiètent peu. A l'approche des digues on risque toujours de se trouver brusquement au sec sur un de ces écueils supplémentaires.

Nous traversons derrière la digue et à son abri. Les eaux sont de 50 centimètres environ plus hautes en amont qu'en aval et débordent en cascade par-dessus. Nous doublons son extrémité avec 5 pieds seulement de profondeur et arrivons à Tchang-kia-kan à 11 heures.

A partir de là les bras latéraux se multiplient au détriment de la profondeur et les échouages commencent. A 1 h. 30, à Tcheou-pa-tse, nous talonnons fortement et sommes obligés de reculer et de nous amarrer, tandis que Plant va sonder le chenal. Il est tellement étroit que pour nous maintenir nous devons

prendre une aussière en bambou qu'on nous envoie de terre; nous touchons cependant encore fortement; par bonheur, grâce à l'amarre, nous pouvons stopper les hélices.

Nous remontons dans une eau très violente et trouvons encore une digue barrant plus de la moitié de la rivière avec, à son extrémité, seulement 5 pieds de fond.

A 3 heures nous sommes au Tong-ta-tse. Le passage est resserré et il faut traverser deux fois obliquement. Nous trouvons 5 pieds au premier passage; mais au second, nous touchons. La chaloupe fait, en talonnant sur les galets, de véritables bonds de chèvre. Je stoppe les machines, mais le courant nous dépale; raclant toujours le fond, nous tombons en travers et sommes emportés vers un bas-fond au-dessus duquel l'eau court rapide avec seulement 2 pieds de profondeur. Une fois là nous n'en fussions jamais sortis.

Nous repartons en avant, raclant, nous poussant du fond avec des bambous. J'ai la crainte de voir nos hélices brisées et les galets sont projetés par elles jusque sur le pont.

Nous atteignons enfin un trou d'eau plus profonde, mais nous touchons chaque fois que nous voulons en sortir. Il nous serait impossible de redescendre, le chenal décrivant une courbe telle que nous ne pouvons pas espérer le suivre l'arrière le premier. Nous envoyons des amarres à terre et parvenons à nous maintenir à flot, presque au milieu de la rivière.

On va sonder; nous trouvons seulement 3 pieds 4 pouces. Passer avec les machines est donc impos-

sible car, en marche, les hélices touchent à 3 pieds 10 pouces.

Je fais accoster la petite jonque au *Takiang*. Nous mettons à son bord tout ce que nous pouvons enlever de la chaloupe : charbon, munitions, vivres, etc. Nous arrivons ainsi à lui faire avoir tout juste un tirant d'eau égal à la profondeur du chenal.

Nous prenons un câble et, très prudemment, non sans racler un peu, nous arrivons à nous haler au-dessus du passage.

A 6 h. 30, nous nous amarrons à Ming-kia-tou.

D'après les pilotes, les passes qu'il nous reste à franchir en amont ont encore moins d'eau. Je ne veux plus m'y engager sans une étude sérieuse, et le 11 au matin, Plant va sonder Ouong-tou-eurl. Il ne trouve que 3 pieds 6.

Il retourne le soir avec Térisse, et pour pouvoir sonder commodément et dans toute sa largeur la rivière sans être entraînés par le courant, ils accostent et relient ensemble deux sampans que des coolies tiennent de chaque bord avec des câbles.

La rivière baisse encore de 4 pouces.

Le 12, Plant et Térisse retournent compléter leurs sondages jusqu'à Pen-chan. Ils trouvent :

Au Mo-ya-yen, 3 pieds et demi ;

A Tai-ho-tchang, 4 pieds ;

Au Che-keou-t'an, 4 pieds ;

Au Nieou-pa-tse, 3 pieds.

Il nous est donc impossible de monter plus haut

avant qu'une crue se produise. Nous formons les vœux les plus ardents pour que la pluie, redoutée jusque-là, tombe cette fois et nous ouvre la route.

Le bruit des gouttes sur le toit de ma chambre dans la jonque me réveille vers 11 heures dans la nuit, mais ce n'est qu'à 6 heures du soir que l'eau commence à monter; elle a 4 pieds de hausse.

Le 14 au matin, nous sondons le Ouong-tou-eurl; il y a 4 pieds 5. On peut passer.

C'est un gros soulagement pour moi. La veille, j'ai reçu de Tchen-tou la lettre qu'on va lire et qui a mis douze jours pour me parvenir, je ne sais pourquoi :

« Tchen-tou, ce 2 août 1902.

« Monsieur le commandant,

« Votre très honorée du 30 juillet vient me trouver en pleine bagarre.

« Les nouvelles nous arrivent à tout instant et sont plus mauvaises les unes que les autres.

« Dans la seule sous-préfecture de Kin-tang-hien, nous comptons plus d'un millier de cadavres. Rares sont ceux qui ont échappé.

« Les menaces les plus sinistres courent le pays.

« A Han-tcheou, la résidence et les maisons des chrétiens, tout a été brûlé et nos chrétiens sont pourchassés comme des bêtes fauves.

. . . .

« Je ne désire rien que la gloire de Dieu et l'exten-

sion de l'influence française; j'y ai travaillé de mon mieux pour ce qui me concerne.

« En ce moment, nous subissons une bourrasque telle que celle qui, il y a deux ans, a étonné le monde; nous sommes à nous demander, le soir quand nous allons nous coucher, si nous serons en vie le lendemain, et nous nous renouvelons la même question chaque matin.

« Dans ces circonstances il nous reste l'abandon à la divine Providence.

« Veuillez agréer, monsieur le commandant, l'hommage de mes sentiments respectueusement dévoués.

« Jean PONTVIANNE,
« Provicaire. »

Déjà le 10, étant au mouillage en face de Mei-chou, j'avais eu la nouvelle sûre que des massacres considérables avaient eu lieu, et déjà à ce moment je m'étais promis d'arriver coûte que coûte à Tchen-tou.

En dehors de la protection de nos nationaux il y avait, en effet, la question de sécurité pour notre consul qui, on s'en souvient, devait partir précisément le 10 août de Tchong-king.

Il me semblait prudent d'être auprès du vice-roi, durant son voyage, pour lui demander avec insistance de prendre toutes les mesures nécessaires à la sécurité du représentant de la France.

Pourtant alors, je ne pouvais croire encore à une situation aussi grave, dans la capitale même.

J'expédiai, le 10, de Mei-chou à Tchen-tou, avec

prière de la faire parvenir, une dépêche chiffrée pour l'amiral ainsi conçue :

« Parti avec chaloupe le 6 juin, le 10 à Mei-chou (40 milles de Tchen-tou). Fleuve très difficile. Monterai aussi haut que possible et continuerai en jonque avec quelques hommes si je suis arrêté. Situation semble troublée. Plusieurs milliers chrétiens indigènes massacrés, mais aucun Européen. Convaincu mouvement inspiré par mandarins. Espère proximité chaloupe et ma présence produiront accalmie. Mission Tchen-tou très inquiète, mais ne la crois pas actuellement en danger, rebelles semblent plus nord depuis nouvelle voyage.

« Agirai avec prudence, mais toute énergie, si nécessaire, pour protection Européens.

« Je crois serait excellent me câbliez en clair ordre énergique dans ce sens, que le vice-roi connaîtra par télégraphe chinois. Rapport envoyé le 5 sur la question.

« Nombreux échouages en route, mais rien de grave. Tout bien à bord. »

On voit que jusque-là je n'étais point encore trop pessimiste. Je pensais qu'un peu d'affolement avait pu s'emparer des missionnaires, à la pensée de leurs chrétiens massacrés, de leurs œuvres détruites ; mais qu'ils n'étaient point personnellement en danger dans la capitale, à côté du vice-roi.

Si d'ailleurs, pensais-je, il en avait été autrement, ils eussent formellement réclamé notre présence.

Je ne me rendais pas compte que les pauvres gens, sachant notre petit nombre, ne voulaient pas m'entraîner dans un coup d'audace dangereux.

La lettre du P. Pontvianne fut un premier éclair, dessillant mes yeux. Je pris Eune à part, et finis par lui faire avouer toute la gravité des troubles qui avaient fortement atteint Tchen-tou même. Il ne me cacha pas que les Européens pouvaient être en danger.

Dès lors, il n'y avait pas à hésiter; le strict devoir pour tout soldat dans les veines duquel coule un peu d'honneur et de sang français était évident. A tout prix j'atteindrai Tchen-tou. Je ne sais ce que j'y pourrai faire; il est bien évident que ce ne sont point les trois ou quatre hommes que j'y conduirai qui auront la prétention de lutter contre les 700,000 habitants de la capitale. Si la révolte éclate sérieusement, nous serons écrasés; mais nous vendrons nos vies, et cher, j'imagine...

. . . .

Et lorsque je demande trois hommes de bonne volonté pour continuer avec moi au moment où la chaloupe sera arrêtée, que je préviens que nous courrons de fortes chances d'être massacrés, mais qu'il s'agit de la vie de compatriotes et que l'honneur est en jeu, l'équipage de la chaloupe, Plant compris, me fait la réponse que je savais bien : tous demandent à partir avec moi.

Dès lors je commençai à mûrir mon plan pour

tâcher, avec les faibles ressources dont je pouvais disposer, d'arriver du moins aux résultats les plus grands possible.

Mais tout d'abord restait à atteindre Pen-chan avec la chaloupe. Cette dernière avait absolument besoin de se trouver à un bon mouillage bien abrité, et Térisse, dont le rôle ingrat allait consister à garder l'embarcation, devait être mis à même d'avoir le plus de renseignements qu'il pouvait, tant pour sa sécurité que pour nous servir de liaison, et au besoin pour avertir s'il survenait quelque chose de grave et que nous soyons, dans la capitale, coupés de communications avec l'Europe.

Le 12, à 10 heures, nous appareillons et passons Ouong-tou-eurl.

A Mo-ya-yen, nous trouvons 6 pieds et dépassons Tai-ho-tchang le soir, à 4 h. 10. Le courant est fort le long de la ville.

Nous trouvons 8 pieds au Che-keou-t'an, avec un très violent courant. Enfin nous abordons le Nieou-pa-tse. Les bancs sont couverts, ce qui augmente la difficulté du pilotage; heureusement, le courant n'est pas très fort. Nous devons chercher le chenal à la sonde.

Au-dessus du Nieou-pa-tse, l'eau est très rapide; nous luttons avec rage, nos chauffeurs font des prodiges, Plant aussi. La pluie commence à tomber et nous fait craindre une crue. La nuit nous oblige enfin à nous arrêter à un très mauvais mouillage, par fort courant, sans points fixes solides.

Nous nous cramponnons comme nous pouvons;

nous attachons des amarres autour d'un bouquet de maïs, enfonçons des pieux et des ancres. L'eau est en hausse, nous allons avoir une journée d'arrêt, c'est maintenant un contre-temps certain.

Jusque-là, nous nous sommes arrangés pour que la jonque puisse nous rejoindre chaque soir. Plant, trois hommes et moi y logeons la nuit.

Mais cette fois des choses plus graves que notre bien-être nous ont fait pousser de l'avant sans nous inquiéter de ce qui en peut résulter. Notre jonque n'arrive pas de la nuit, et nous nous abritons comme nous pouvons dans la petite chambre du *Takiang*.

Le lendemain 14, le courant augmente encore. Toujours pas de jonque, et par conséquent ni vêtements secs, ni cuisine, ni logement. Nous nous soutenons avec du whisky, tout en manœuvrant les amarres et les perches, que je crains à chaque instant de voir devenir insuffisantes. La force du courant colle l'embarcation contre la berge et je tremble de la voir s'échouer ou avarier ses hélices.

A 4 heures enfin, la jonque arrive. Nous l'amarrons en dedans de nous, afin qu'elle nous écarte de la berge et, grâce aux câbles de bambou dont elle porte une ample provision, nous pouvons élonger une amarre sur un arbre solide à plus de 400 mètres du mouillage.

Durant la nuit, l'eau baisse enfin, et le 16 au matin, nous nous mettons en route pour notre dernière étape.

Nous trouvons encore un courant énorme, mais nous réussissons cependant à gagner lentement. A 11 heures nous atteignons Ta-sa-pa, haute tour fétiche, située sur la rive, juste en face de l'extrémité aval de la ville de Pen-chan-hien.

Le mouillage y est excellent, peu de courant, fond de vase où l'ancre tient bien.

A la rigueur, la tour formerait un blockhaus tout trouvé si la chaloupe était attaquée; cette dernière tient Pen-chan sous ses feux sans avoir rien à craindre de ses habitants, tant qu'ils n'useront pas d'armes à longue portée.

Immédiatement je me mets à l'œuvre pour accomplir mes projets.

Durant la nuit nous démontons un des canons à tir rapide du *Takiang* et en composons, ainsi que de ses munitions, un certain nombre de paquets que nous enveloppons de couvertures et de nattes, de façon à ce qu'on ne puisse en rien soupçonner la nature de ces colis.

Je désigne trois hommes : Olivier, Merer, Rolland, pour venir avec moi. Plant me supplie de l'emmener, et j'ai beaucoup de peine à lui faire entendre qu'il faut absolument qu'il demeure sur la chaloupe, celle-ci, d'un instant à l'autre, pouvant avoir à se déplacer.

J'emporte aussi trente jours de vivres, du coton-poudre, des détonateurs et du cordeau Bickford.

J'emmène mon interprète Tsang; les quatre Chinois qui, vêtus de rouge, accompagnent ma chaise lorsque je vais en visite, et leur chef ou tin-tchai.

Enfin le missionnaire de la mission de Pen-chan me fournit un cuisinier chinois ; mais, en l'espèce, il ne sut jamais nous faire cuire un bifteck. Ce furent mes hommes qui firent constamment la cuisine.

Avant de partir je me rendis à la mission pour me procurer quelques renseignements.

Le Père ne savait que vaguement ce qui pouvait se passer à Tchen-tou.

Tout près de lui, il y avait eu un massacre, à Jen-chou ; puis un second, juste sur la rive opposée, pas bien loin du mouillage du *Takiang*.

Je lui recommandai de tenir bien exactement Térisse au courant des événements qui pouvaient survenir et lui demandai deux hommes de confiance pour marcher sur chaque rive du bras de Tchen-tou, à peu près à la hauteur de ma jonque, jusqu'à la capitale.

Ces batteurs d'estrade, que je ne voulus pas même voir pour éviter de les brûler, étaient porteurs de signes de reconnaissance et, au cas où ils eussent appris sur leur route quelque chose de grave intéressant notre sécurité, ils devaient venir m'en prévenir.

Dès Mei-chou, et en même temps que je télégraphiai à l'amiral, j'avais avisé le P. Pontvianne de mon intention formellement arrêtée de me rendre à Tchen-tou.

Afin que, si la lettre était interceptée, elle ne pût être lue par un Eune quelconque connaissant le français, je l'avais écrite en caractères grecs, plus ou moins appropriés à l'orthographe de nos mots.

Je reçus la réponse à Pen-chan :

« Tchen-tou, 12 août.

« Monsieur le commandant,

« Je reçois à l'instant votre bonne et honorée du 10 août. J'expédie sur l'heure votre télégramme.

« La situation ici reste toujours bien pénible et la ville menace à bref délai d'être livrée à l'anarchie la plus complète.

« Les bandits s'y infiltrent, et comme la race des ventres-creux y est abondante, il ne faudrait pas être étonné si, vers le 15 de cette lune, qui correspond au 18 août, l'étincelle qui couve sous la cendre éclate en horrible incendie.

« Le vice-roi est changé, le grand trésorier l'était déjà, le maréchal tartare est encore attendu.

« L'administration d'une si importante province se trouve toute désemparée.

« En ce moment c'est l'époque des examens.

« A la garde de Dieu ! »





SUR LA ROUTE DE TCHEN-TOU



UNE EXÉCUTION CAPITALE

CHAPITRE IX

TROUBLES ET MASSACRES AU SE-TCHOUEN

Voyage en jonque à Tchen-tou. — Arrivée dans la capitale. — Affiches antieuropéennes. — Visite à l'évêque. — Une dépêche de l'Havas. — La vérité sur la révolte. — Les boxeurs. — Un mandarin infidèle. — Chant de victoire! — Destruction de Sou-kia-ouan. — Continuation des massacres. — Le vice-roi veut que je conseille au consul de ne pas venir à Tchen-tou. — Visite au vice-roi. — Une plaisanterie de mon interprète. — Entrevue mouvementée. — La défense de l'évêché. — Koeï se déploie. — Deux dépêches. — Une anecdote. — Arrivée du consul. — Continuation des troubles. — Je redescends à Kiating.

Le 19, je quitte Pen-chan avec la jonque.

Les instructions que je laissai à Térisse peuvent se résumer en deux mots : bonne garde, et, si quelque chose m'advient, redescendez à Kiating.

Nous coupons à travers des bancs de galets. Il a plu beaucoup durant la nuit et une forte crue se prononce dès huit heures.

Nous longeons la rive droite en amont de la ville. De gros rochers surplombent, surmontés de pagodes pittoresques.

Puis nous doublons l'embouchure du Nan-ho, mais le courant augmente de force. Nous n'avançons plus qu'avec peine, fréquemment il nous faut élonger une amarre et nous haler dessus.

Nous atteignons ainsi le village de Kiang-keou qui s'étend en une ligne de maisons le long de la rivière.

Nous étions rendus environ à la moitié de sa longueur et avions disposé une corde de bambou pour dépasser le coin d'un temple qui plonge dans l'eau et constitue un vrai rapide.

Tout à coup la corde casse. Nous sommes emportés avec rapidité. D'abord nous tombons sur un amas de jonques amarrées dans une petite anse. Nous essayons vainement de nous y accrocher; le courant nous entraîne.

Dépassant le village, nous sommes jetés sur des blocs de roches sur lesquels nous manquons de nous briser.

L'équipage chinois affolé perd la tête; mes trois marins et moi nous prenons des bambous pour atténuer le choc. Le mien casse et les morceaux me coupent les mains et me contusionnent fortement à la poitrine.

Nous réussissons cependant à éviter la perte de l'embarcation. Nous nous amarrons à l'abri des

roches qui ont failli nous être fatales et on recommence à se haler sur des amarres.

Le patron de la jonque veut me convaincre que nous ne pouvons naviguer par pareille crue et que nous devons attendre. De fait, c'est ce que font la plupart des embarcations; mais elles n'ont pas les mêmes raisons que nous d'être pressées.

Comme les pao-tchouan chinois sont bien passés et nous attendent en amont de Kiang-keou, nous devons pouvoir marcher aussi. Je mets ostensiblement six cartouches dans mon revolver. Encore que je ne l'en aie pas menacé, notre patron louche sur l'arme et se met à l'ouvrage. Nous arrivons cette fois sans encombre à rejoindre la flottille chinoise.

A partir de Kiang-keou, la rivière change entièrement de nature. Ce n'est plus qu'un gros ruisseau barré, de distance en distance, par de nombreuses digues faisant tourner des roues d'irrigation.

Il n'y a plus de danger de navigation à proprement parler, mais seulement des difficultés qui se traduisent par de nombreux échouages sans gravité.

Le 20 au soir nous rencontrons le premier des ponts de pierre, ouvrages réellement superbes jetés sur la rivière.

Nous naviguons de conserve avec les pao-tchouan chinois, qui ne nous quittent plus.

A chaque village important, la garde locale sort en tenue et nous rend les honneurs. Tous les miliciens sont habillés à neuf : on eût mieux fait de leur donner

des armes, car celles qu'ils portent ne paraissent pas bien redoutables : des fusils à pierre, quelques mousquets à capsules et surtout des arquebuses et des lances.

Le 21, à la tombée de la nuit, nous arrivons à Tchen-tou, à la porte Si-men, après avoir pris à notre droite un canal encombré de jonques et de barques.

Il est trop tard pour aller en ville le soir même. D'ailleurs le vice-roi m'envoie un messager pour me prier de ne débarquer que le lendemain et d'attendre, avant de le faire, que des soldats soient là pour nous protéger.

Le patron de la jonque est descendu à terre. Au bout d'un court instant il revient, la figure bouleversée.

Son premier soin est de faire pousser la jonque au large et de l'accoster en dehors des canonnières chinoises, sans communication avec la terre.

Un vieux missionnaire, dont la résidence est dans le faubourg, en dehors de l'enceinte, vient à bord.

Depuis l'annonce de notre voyage, il y a eu un peu d'accalmie dans les menaces qui, journellement, sont faites contre les étrangers.

Cependant la situation reste extrêmement grave.

Des affiches sont posées toutes les nuits, invitant le peuple au massacre des Européens. A titre de curiosité, voici l'une d'elles :

« Le 16 de la 8e lune frappons les étrangers !

« Braves habitants du pays, ne craignez rien pour

vous. Tous ces brigands de chrétiens, tous autant qu'ils sont, coupons-leur la tête.

« Ceux qui se convertiront ne seront pas inquiétés; dans le cas contraire leur deuil sera sans fin.

« Brigands de chrétiens, hâtez-vous d'adorer les images des dieux, pour éviter des catastrophes épouvantables.

« Tous les diables de l'Océan, par ordre de nos chefs, faisons-les passer un à un sous le couteau. »

Au milieu de la nuit, un individu vient crier sur la rive « Cha yang jen! » (tuons les étrangers), mais il se sauve aussitôt sans attendre que les soldats des canonnières lui donnent la chasse.

De bon matin, le 22, je fais préparer nos bagages, sans oublier le canon et ses munitions soigneusement cachés.

A 7 heures, le vice-roi me fait envoyer des porteurs et 60 soldats de sa garde particulière.

Ceux-ci ont l'air de troupes résolues et bien en main. Ils sont armés du fusil Mauser et l'officier qui les commande fait charger très ostensiblement les armes.

Je prends la tête du convoi, laissant Olivier et Rolland en arrière-garde, mettant Merer au centre avec Tsang.

Je recommande en outre aux soldats de marcher en une double haie, encadrant les bagages, et nous partons.

Sur notre passage, foule énorme, mais immobile et

silencieuse, à l'inverse des foules chinoises, qui sont les plus bruyantes qu'on puisse voir.

Sur bien des figures on lit la haine et des regards plongent dans ma chaise qui témoignent rien moins que la sympathie.

Toutefois pas un cri, un silence de mort.

J'ai appris depuis que le vice-roi avait donné l'ordre aux soldats de tirer dans le tas si un seul murmure se faisait entendre.

Nous traversons les faubourgs, passons une porte percée dans une énorme muraille que je ne puis comparer qu'à l'enceinte intérieure de Pékin et arrivons à une maison chinoise ou kong-kouan, destinée à nous loger et qui se compose de deux cours successives, séparées par une cloison et une porte, et entourées chacune sur trois côtés de chambres et de logements.

C'est assez bien comme habitation, mais froid et humide.

De plus la défense y serait impossible. Les clôtures en planches qui nous entourent sur trois côtés offrent l'inconvénient de nous empêcher de voir ce qui peut se passer autour de nous, mais ne seraient qu'un bien faible obstacle si on voulait y pénétrer.

A peine avions-nous déchargé nos bagages que notre vieille connaissance Ong-tao-taï se fait annoncer. Il est maintenant directeur des affaires étrangères, l'ancien ayant démissionné devant les événements qui viennent de s'accomplir.

Il me dit que le vice-roi sera heureux de me voir

dès que je le pourrai. — Je me mets à la disposition de Son Excellence. Bref on prend rendez-vous pour le lendemain.

Ong m'a répété à plusieurs reprises : « Eune sera là. »

« — Est-ce que vous avez compris, commandant, ce qu'il a voulu dire ? me fait Tsang après son départ.

— Je le crois, mais allez toujours.

— Eh bien, commandant, c'est une façon de vous engager à ne pas m'emmener avec vous.

— C'est bien ce que j'avais pensé, mais ça ne fait pas mon affaire. Vous me ferez le plaisir, mon petit Tsang, de me suivre à toucher avec votre chaise lorsque nous entrerons dans le palais ; et si on voulait vous faire prendre une autre route que la mienne, criez, et fort.

En attendant le moment d'aller voir le vice-roi, je vais rendre visite à l'évêque.

Mgr Dunan demeure près de nous. Sa résidence se compose d'un vaste ensemble de pièces en rez-de-chaussée qui enclôt une chapelle et un jardin au centre duquel est un lac.

Sauf en bordure sur la rue, des maisons d'habitation et des boutiques sont adossées de trois côtés au vaste kong-kouan qu'est l'évêché.

Nous causons très longuement et il me met au courant des événements qui viennent d'ensanglanter la province.

Le 1er septembre, l'Agence Havas communiquait

aux journaux de France une dépêche que nous lûmes plus tard avec stupéfaction :

« Pékin trois cents rebelles tués. Se-tchouen ordre rétabli. »

J'ignore quel est le *correspondant spécial* qui informait si bien la grande agence de renseignements. Si elle le paye cher, on lui vole son argent ; elle ferait bien de le casser aux gages.

Quant aux lecteurs qui, ce jour-là, achetaient de leur sou quotidien le journal où se trouvait cette heureuse nouvelle, ils pouvaient se vanter d'être bien instruits!...

On va voir maintenant comme à cette date l'ordre était rétabli.....

Au commencement de mai, à Tse-yang-hien, un catéchiste protestant et plusieurs de ses adeptes furent massacrés.

Le 12 mai, à Gan-yo, dix catholiques furent tués, douze blessés, dont deux moururent.

Puis, soudain, tout le pays sur la rive gauche du Fou-ho, de Jen-chou à Pen-chan-hien, fut envahi par des bandes de brigands.

Une soixantaine de chrétiens, catholiques et protestants, furent tués ; mais les déprédations ne s'arrêtèrent pas à ceux qui professaient des croyances étrangères. Quelques riches Chinois furent aussi tués, leurs maisons pillées et brûlées.

Un simple particulier se mit à la tête de la résistance en voyant que les mandarins laissaient faire.

Il réunit les milices de Kiang-keou, surprit une

forte bande de brigands dans une pagode, leur tua du monde et fit vingt prisonniers.

A notre arrivée à Pen-chan, ces derniers étaient toujours retenus chez le sous-préfet; mais, en dépit des plaintes et des réclamations, ce fonctionnaire se refusait à les juger, ce qui prouve bien la complicité des hautes autorités.

C'est alors qu'on commença à parler des boxeurs du Se-tchouen.

J'ai dit comment deux chefs boxeurs du Nord avaient été exilés dans la province et comment ils conquirent des adeptes à leur secte.

Je ne me souviens pas d'avoir jamais lu nulle part en quoi consiste le boxérisme, et l'origine de ce nom fut pour moi longtemps un problème. Je me rappelle l'avoir entendu expliquer par le titre qu'ils se donnent, paraît-il : le poing de la divine harmonie. La vérité est à la fois beaucoup plus simple et bien plus curieuse.

De temps immémorial, les exercices imposés aux soldats chinois comprennent un dressage analogue à la gymnastique suédoise, aux mouvements d'assouplissement.

J'ai vu faire devant moi ces exercices : ce sont des mouvements très violents et rapides de la tête, du tronc, des membres qui simulent bien en effet une sorte de boxe.

On sait l'effet que produit quelquefois et sur certains sujets une pareille excitation. Les Aïssaouas en offrent un exemple : comme les derviches tourneurs,

ils tombent dans un état hypnotique durant lequel ils sont insensibles et suggestibles.

Sans doute le hasard a-t-il, pour la première fois, révélé ce phénomène à la suite d'exercices militaires tels que ceux que j'ai dit. Cette découverte est-elle récente pour les Chinois, est-elle ancienne? je l'ignore. Elle paraît, en tout cas, n'avoir été utilisée que récemment, puisqu'on raconte que l'impératrice Tse-hi ne se décida à l'action contre les étrangers, qui devait si mal lui réussir, qu'après avoir vérifié de ses yeux les assertions des chefs boxeurs.

J'ai même vu dans le Nord de grossières images populaires représentant la scène mise au point pour la populace. On y voyait un boxeur à demi nu, recevant impunément les balles des fusils des soldats qui glissaient sur lui. L'impératrice et les grands mandarins assistaient stupéfaits à la scène.

Peut-être le secret hypnotique est-il resté enfoui dans quelque couvent de lamas ou de bonzes durant des siècles, jusqu'au jour où un agitateur de génie imagina de s'en servir contre les étrangers.

Il l'appliqua avec une profonde connaissance du caractère chinois.

Le Chinois est un curieux assemblage de lâcheté et de bravoure. A vrai dire, il est surtout lâche pour entreprendre quelque chose, plutôt que craintif des souffrances. Toute la loi sociale chinoise est d'ailleurs basée sur la responsabilité étendue du fils au père, du père aux parents, au village, à la province, etc.

Si les Européens, en aussi petit nombre, dispersés

parmi les énormes masses des jaunes, ne sont pas écrasés par la haine qu'on leur porte, c'est que personne n'ose pousser le premier cri, porter le premier coup.

Mais que celui-là se trouve et les autres, se sentant anonymes, pensant leur responsabilité à l'abri, le suivront. Je ne suis pas du tout persuadé que dans la ville la plus européenne du littoral il ne puisse advenir, d'une seconde à l'autre, d'affreux massacres, si seulement il se trouvait un homme doué de l'énergie physique et morale nécessaire pour attacher le grelot.

Le boxérisme l'a compris, et c'est dans la suggestion qu'il cherche à trouver cette impulsion initiale.

Les adeptes tiennent des assemblées où ils s'agitent frénétiquement, joignant à cette pratique l'usage de boissons à base de sucre extrait d'un chanvre du pays et qui doit contenir quelque proportion de haschich ou d'une substance enivrante analogue.

L'entraînement favorisant l'hypnose, si certains assistants restent rebelles à la suggestion, d'autres y cèdent en tout ou en partie. Des femmes et des enfants soumis aux mêmes pratiques y succombent complètement, tombent en somnambulisme actif, et à ceux-là on suggère l'invulnérabilité et l'insensibilité.

Inutile de dire que la première ne les met pas à l'abri des coups; mais comme ils ne sentent pas les blessures, ils vont en avant, entraînant les adeptes et la foule.

Chaque bande de boxeurs a ainsi à sa tête une femme que les chefs font tenir pour une incarnation de Koan-in, la grande déesse bouddhiste, et que pour

cette raison on appelle des Ho-Koan-in (Koan-in vivantes).

Vêtues de rouge, elles mènent l'assaut, n'ont peur de rien, ne sentent rien, et leur présence fait très redoutables des bandes que, sans cela, on disperserait facilement à coups de botte.

On saisit comment, en exploitant ces moyens, les vrais initiés, les chefs politiques, peuvent arriver à remuer les masses et à les entraîner contre les étrangers.

Après les affaires de Jen-chou, le vice-roi fit semblant d'agir. En réalité je ne crois pas qu'il ait désiré plus que quelques légers troubles locaux corroborant sa réponse lorsqu'on lui demanda d'ouvrir aux Européens Tchen-tou et Suifou : que l'état de la province ne permettait pas encore d'assurer la sécurité des étrangers.

Il envoya contre les bandes des bords du Fou-ho un nommé Tsao-tao-taï, bien connu pour ses sentiments antieuropéens.

Celui-ci, au lieu de faire un exemple en exécutant les brigands prisonniers et de poursuivre à outrance les bandes dévastatrices, composa avec les révoltés ou prétendus tels. Il arriva ainsi à les faire en apparence se disperser, et cela d'autant plus facilement qu'à ce moment les canonnières remontaient la rivière; mais les hordes vinrent se reformer aux portes de Tchen-tou, à Long-tan-tse.

Pendant ce temps une autre bande plus nombreuse,

plusieurs milliers, dit-on, s'établissait à Che-pan-tan et dans les environs d'une grande pagode du nom de Pin-yn-miao.

Le vice-roi envoya contre eux les généraux Tin et Houang. Ceux-ci se conduisirent bien, battirent les brigands à plusieurs reprises, leur firent éprouver des pertes sérieuses et les bloquèrent dans Pin-yn-miao.

Il eût suffi de laisser agir ces braves gens, de leur envoyer quelques canons qu'ils réclamaient pour bombarder la pagode, pour écraser le restant de la bande.

Mais ce n'était pas là ce que voulaient les mandarins.

Le Nié-taï (grand juge provincial) arriva de sa personne. Il fit relâcher les prisonniers, distribua de l'argent; après quoi, ayant reçu d'eux l'assurance qu'ils ne prendraient plus les armes, il revint triomphalement à Tchen-tou, sans avoir tiré un coup de fusil.

Je ne sais si le Nié-taï fut en cette circonstance un traître ou un imbécile, plus probablement les deux. L'édit qu'il placarda à son retour et que je transcris ici donne sa mesure, en même temps qu'il est un exemple de la sottise et de l'outrecuidance chinoises.

Édit du grand juge de Tchen-tou touchant les boxeurs.

« Chant de victoire : Moi, à la sixième lune, j'ai conduit les soldats, j'ai combattu et exterminé les boxeurs.

« Kouan-yn, Fou-tsou, Lin-kouan, ces trois dieux (des boxeurs) sont repartis pour l'occident.

« Tong-seu, Pa-kiai et Ou-kong (trois autres divinités), s'ils ne sont pas morts, certainement ont pris la fuite.

« Kong-min, Ou-ti (deux esprits fidèles) renoncèrent au mauvais génie.

« Ils doivent (les boxeurs) savoir qu'ils ne peuvent éviter les couteaux et les fusils. Ils vantaient leur eau spirituelle et leurs rites : actuellement ils ont perdu leur efficacité.

« Vous qui auparavant vous exerciez à la boxe, vous devez vous réveiller de vos songes. Que chacun se convertisse au plus tôt; vous sauverez ainsi votre vie et votre famille.

« Vous aurez soin, dorénavant, de ne plus vous exercer à la boxe ni aux sortilèges. Il sera bon que le père, la mère et les enfants rentrent ensemble dans leur famille. Moi, en outre, je vous exhorte : que les chrétiens et les payens vivent en paix. Si de nouveau vous cherchez à vous venger mutuellement, fatalement, la mort s'en suivra.

« Parce que vous êtes stupides, j'ai beaucoup souffert, mû par la compassion. Si vous ne vous corrigez pas, vous serez de nouveau misérables.

« Aujourd'hui, l'armée revient triomphante, nous chantons le chant de la victoire. Par précaution, j'ai partout disposé des soldats. Que chacun vaque à ses affaires et demeure en paix chez lui.

« J'ai donné un édit simple et clair que le peuple peut facilement comprendre. La moisson est abon-

dante, le temps est venu de la cueillir. Que chacun jouisse de jours agréables. »

Ce morceau éminemment littéraire paraissait le 23 juillet. Je ne sais si le peuple comprit cet édit « simple et clair » ; mais les boxeurs ne le comprirent pas, ou plutôt peut-être le comprirent-ils trop dans sa vraie signification.

Le 25 juillet Sou-kia-ouan était détruit.

Cet oratoire, construit sur un promontoire rocheux qui s'avance dans la plaine, constitue une position défensive de premier ordre. Il paraît, car je ne l'ai pas vu, que c'était une merveille architecturale. Des colonnes monolithes de plus de 30 pieds de haut soutenaient le toit, malheureusement en bois. Rosaces, fenêtres, tout était sculpté en pleine pierre, avec un soin et une minutie qu'il commence à être difficile d'obtenir des Chinois.

Sou-kia-ouan, entouré d'une très importante colonie de chrétiens chinois, avait en 1896 victorieusement repoussé les attaques des troupes du Yu-man-tse.

Le missionnaire qui l'occupait, le P. Dupuis, avait rassemblé ses chrétiens dès le début des troubles. Chaque jour une garde venait occuper l'oratoire, et il est bien probable que s'il eût continué à vivre dans ce qui-vive continuel, jamais les boxeurs n'eussent osé l'attaquer.

Malheureusement il prit au sérieux l'édit du grand juge, ou du moins pensa qu'il allait y avoir une période de calme momentanée.

Le riz était mûr pour la moisson, des maraudeurs pillaient les champs non surveillés.

Il commit l'imprudence de donner le 24 congé aux deux cents hommes qui le gardaient, en leur disant de se dépêcher de ramasser la récolte et de revenir le 26.

Le 25, dans la nuit, les bandits rapidement reformés, ou plutôt qui ne s'étaient jamais disjoints, attaquèrent au nombre de plusieurs milliers à la fois le village chrétien et l'oratoire.

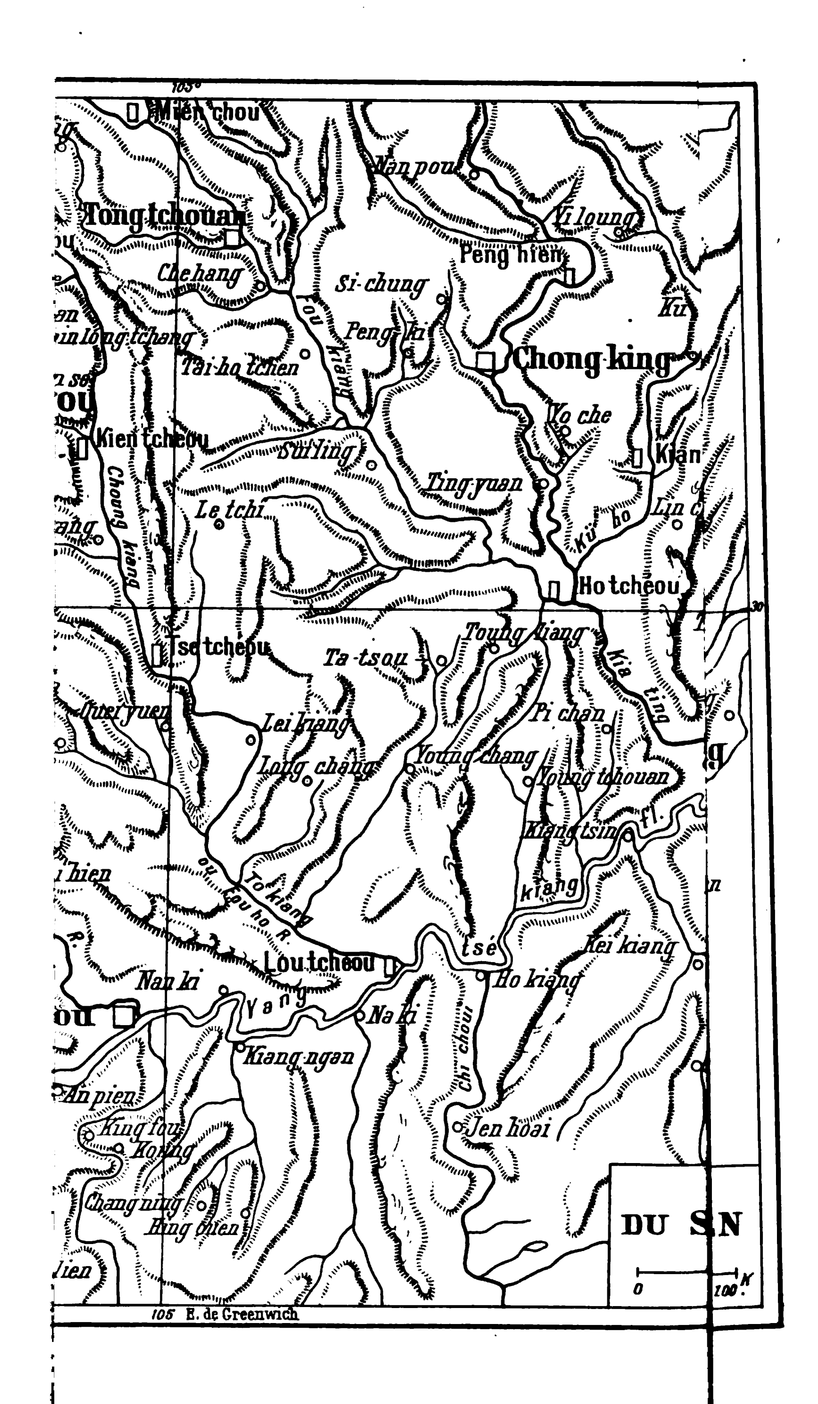
Le mandarin Tin, terrifié, n'osa quitter son yamen. Le vicaire chinois du P. Dupuis, nommé Houang, fut tué. Le Père ne put lui-même être rejoint que par quinze hommes, les autres étant cernés et massacrés dans le village.

Il se défendit cependant jusqu'au 26 au soir. A ce moment, il n'avait plus avec lui que deux hommes en vie.

Miraculeusement, une brume épaisse couvrit le pays à la tombée du jour. Il put sortir de l'oratoire sans être aperçu, dévaler une pente rapide donnant sur la rivière, et gagner Tchen-tou dans une pirogue louée à prix d'or.

Mais sur douze à treize cents chrétiens que comptait Sou-kia-ouan, mille environ, chiffre contrôlé par moi, et plus tard par le consul, avaient été massacrés avec des raffinements de cruauté horribles.

Hommes sciés entre deux planches, dépecés jointure à jointure; femmes ouvertes, et dans le ventre desquelles on recousait de petits enfants vivants, dont les mouvements dans les souffrances de l'asphyxie faisaient périr la malheureuse au milieu d'af-



105°
Mien chou
Nan pou
Tong tchouan
Yi loung
Peng hien
Che hang
Si-chung
Ku
Peng hi
Chong king
Tai ho tchen
Fou kiang
Kien tcheou
Sui ling
Vo che
Kian
Ting yuan
Choung kiang
Le tchi
Ku ho
Lin
Ho tcheou
30
Toung liang
Tse tcheou
Ta-tsou
Kia ting
Pi chan
Lei kiang
Long chang
Young chang
Young tchouan
Kiang tsin
fl.
kiang
To kiang
Fou ho R.
tsé
Lou tcheou
Kei kiang
Ho kiang
Nan ki
Yang
Na ki
Kiang ngan
Chi choui
An pien
King fou
Kong
Jen hoai
Chang ning
Hing ouen
DU
N
0
100 K
105 E. de Greenwich

freuses tortures, voilà ce que fait un peuple avec lequel nous échangeons des courtoisies diplomatiques et civilisées.

Lorsque je repense à ces choses — j'ai vu de mes yeux un pauvre petit être retiré d'un ventre avant qu'il y fût mort — je ris amèrement des vertueuses diatribes des philanthropes à tant la ligne, qui prêchent le respect des droits de ces Chinois, battent le tambour au nom de l'humanité en faveur d'êtres aussi lâches que cruels, dont il faudrait d'abord faire le dressage moral avant de les traiter comme nos semblables.

J'ai vu des peuples qui, certes, avaient bien des défauts : noirs, Touaregs, etc.; j'ai dû les combattre parfois; ils ont pu me gêner, m'excéder, mais chez tous j'ai trouvé un fond de bons sentiments qui pouvait être exploité pour le bien, et contre pas un d'eux je n'ai conservé de la haine.

Je n'en dirai pas autant des Chinois, de ceux du moins que j'ai vus à l'œuvre au Se-tchouen; c'est la plus honteuse des races qui déshonorent l'humanité.

Le surlendemain, Tsin-tang-oua subit le sort de Sou-kia-ouan, puis Tsuen-choui-keou. Dans la seule sous-préfecture de Kin-tang-hien, quinze cents chrétiens furent tués.

Le 30, Tsin-tsin-se succombait; le 1er août, Han-tcheou.

Trois jours après, les bandits livrèrent bataille aux touan, milices locales, les défirent, tuèrent un domestique du mandarin, et blessèrent ce dernier lui-

même, nommé Kao. Le grand marché de San-choui-kouan fut brûlé.

En même temps une autre bande se formait à Yao-tse-pa sur la rivière de Tchen-tou, à 15 kilomètres de la capitale.

Celle-ci était d'autant plus à redouter qu'elle se trouvait en grande partie composée de véritables boxeurs.

Ils comptaient de nombreux complices en ville, et pénétraient chaque soir dans les faubourgs. Neuf soldats du vice-roi et un officier furent tués à toucher les murailles.

On arrêta dans la ville même un chef sur lequel on trouva, avec des mots de passe et des signes de reconnaissance, le nom de deux cents petits chefs et le nombre d'hommes que chacun dirigeait et commandait.

Mis à la torture, brûlé avec des mèches soufrées par ordre du sous-préfet, il avoua un complot ayant pour but de faire pénétrer de nuit, dans l'enceinte des murailles, les brigands de l'extérieur, afin de massacrer les Européens et de piller les banques.

Cinq cents « frères » étaient, disait-il, à l'intérieur, prêts soit à s'emparer d'une porte, soit à jeter des échelles.

Ce boxeur était loin d'être un brigand de profession ou un misérable cherchant le pillage. En son village il était riche et de bonne famille. Fanatisé par les pratiques de boxe, il avait tué de ses mains sa femme et ses deux enfants en sacrifice rituel et pour,

disait-il, ne plus avoir rien à le rattacher à la terre.

Il avait menacé du même sort son père, qui le suppliait. Il luttait, à l'entendre, pour la délivrance de l'empereur prisonnier des Européens. Il mourut en brave, de la mort dite lente, où le supplicié a d'abord les jointures coupées, les yeux crevés et la peau du front scalpée et rabattue. Il est vrai, prétendit-on, que le bourreau lui avait, avant les tortures, donné le coup de grâce, avec une longue aiguille enfoncée dans le cœur.

Jusqu'à son dernier instant il vomit des imprécations contre les diables étrangers et les mandarins complices, et expira en annonçant qu'il serait vengé.

De retour à mon kong-kouang, je trouvai Ong-tao-taï revenu me voir.

Il m'annonça que M. Bons d'Anty était arrêté depuis deux jours dans sa route par l'état troublé du pays. Le vice-roi, craignant pour sa vie, me priait de lui télégraphier à Tse-yang-hien pour l'engager à ne pas avancer plus loin.

« — M. Bons d'Anty, répondis-je, connaît mieux les affaires du pays que moi, et il parle la langue chinoise. Le vice-roi le sait prudent autant que courageux; n'est-ce point lui d'ailleurs qui, pendant les événements de Pékin est resté à Tchong-king tandis que tout le monde s'enfuyait?

« Si donc il juge la continuation de son voyage impossible, ce sera en meilleure connaissance de cause que moi qui ne suis pas sur place et n'ai aucun droit à lui donner des conseils...

« Cependant, ajoutais-je, je crois prudent de dire au vice-roi qu'il devrait envoyer au-devant de lui des soldats pour le protéger. »

Je connaissais assez notre consul et les officiers qui l'accompagnaient pour être certain que s'ils pensaient que le devoir les appelait à Tchen-tou, ils ne reculeraient pas même devant la menace d'une mort certaine.

Un instant cependant j'hésitai à écrire à M. Bons d'Anty, mais par des voies secrètes, non pour lui conseiller de ne pas venir à Tchen-tou, mais pour lui ouvrir l'avis qu'il serait peut-être prudent de se jeter vers l'ouest dans la direction de Jen-chou et Pen-chan, de rallier la chaloupe et de s'appuyer sur elle pour arriver en jonque comme je l'avais fait moi-même.

A chaque instant je recevais en effet communication par la mission de lettres des missionnaires dispersés dans le pays, toutes plus alarmantes les unes que les autres.

Autour de chaque centre un mouvement grand ou petit était signalé.

Tse-cheou, Taï-ho-chen, Gan-yo étaient plus ou moins menacés; enfin entre Tse-yang et Tchen-tou, sur la route même suivie par notre consul, un gros rassemblement de bandits coupait la communication.

La situation pour moi était loin d'être gaie : d'une part, je devais protéger des compatriotes et même des Européens d'autre nationalité (car il y avait à Tchen-tou dix personnes encore, cinq pasteurs protestants,

trois femmes et deux enfants) ; d'autre part, j'avais le souci de savoir notre consul exposé en route aux pires dangers ; or, pour faire face à tout cela je disposais simplement de la force morale de nos trois fusils et de ce que je pouvais faire, dire, combiner, arranger pour peser sur le vice-roi et lui faire concevoir les responsabilités que lui et son pays étaient en train d'encourir.

De qui prendre conseil ? A qui demander des ordres ? Télégraphier à l'amiral ou au ministre de France à Pékin ? Je ne pensais pas les Chinois assez naïfs pour laisser passer nos télégrammes s'ils avaient intérêt à les arrêter.

Télégraphier, c'était d'ailleurs montrer de l'hésitation, paraître craindre quelque chose, tout au moins laisser voir que j'avais besoin de me concerter avec mes chefs pour avoir le droit d'agir.

Les Chinois sont passés maîtres en diplomatie et se rendent fort bien compte des nuances, mieux que nous peut-être.

Je n'avais qu'une seule chance pour moi : l'audace ; qu'une seule politique à tenir : paraître sûr de mon fait.

Dans la matinée du 23, l'évêque me rend une visite. Il me propose de venir avec mes hommes loger à l'évêché. Je n'avais pas voulu jusqu'ici paraître lui forcer la main, mais je souhaitais vivement qu'il me fît de lui-même des ouvertures.

Je pouvais ainsi organiser sérieusement la défense, chose impossible dans notre kong-kouan ouvert.

Encore que, logiquement, mes forces fussent par trop insuffisantes pour tenir tête à une attaque sérieuse, au moins dans l'évêché pouvais-je espérer lutter, le cas échéant, contre le coup de main de quelques malandrins isolés.

A deux heures, comme il était convenu, je me rends chez S. E. Koei, vice-roi du Se-tchouen.

Mais au préalable, tandis que je m'habille, mon interprète Tsang me donne un intermède assez amusant.

Comme je le vois dans la cour, encore vêtu à l'européenne :

— Tsang, dépêchez-vous de vous mettre en tenue, l'heure avance.

— Mais, commandant, je suis bien ainsi, je puis aller comme cela.

Or, le costume européen de Tsang ne manque pas d'une certaine originalité pittoresque.

Sur un pantalon et un gilet de tennis en flanelle à raies blanches et bleues, il enfile un habit à queue et se couvre le chef d'une casquette de yachtman sous laquelle passe sa tresse.

Je n'en reviens pas; Tsang est un élégant (en vêtements chinois s'entend), qui porte avec aisance de riches costumes dont il aime à se parer, et je me doute qu'il y a une raison cachée à cette manifestation insolite.

Je le confesse en quelques interrogations adroites.

Tsang a été vexé la veille dans son amour-propre, que Ong-tao-taï ait voulu me faire entendre de le laisser à la maison.

Il proteste à sa façon en arborant le vêtement de l'Européen.

— Ce serait amusant, dis-je; mais nous garderons, si vous le voulez bien, cette manifestation pour une autre fois, Tsang. Pour l'instant, allez vous habiller.

— Mais, commandant, je n'ai pas de chapeau de saison.

Il y tient. Les Chinois en costume officiel ont différentes coiffures, toques, chapeaux coniques en paille ou recouverts d'étoffes blanches, et un édit impérial fixe la date où on doit les arborer.

Depuis quarante-huit heures le chapeau est changé. Je suis obligé d'envoyer à la mission demander qu'on nous prête un couvre-chef réglementaire et régulier pour enlever à Tsang toute espèce de raison de se mettre en habit dans la journée.

Je lui donne mes instructions :

— Vous laisserez Eune traduire et ne direz rien tant que sa traduction sera rigoureusement exacte; mais s'il change quoi que ce soit à mes paroles, vous interviendrez de vous-même sans que je vous le demande.

Il doit en effet y avoir une raison à l'insinuation de Ong. Ou bien les mandarins de l'entourage du vice-roi ont donné la consigne à Eune de traduire mon discours de la façon qu'ils désirent, ou bien le vice-roi lui-même ne serait-il pas fâché de voir se produire une équivoque lui permettant ensuite, s'il est nécessaire, de dire que nous ne nous sommes pas compris.

Un quart d'heure de marche nous conduit au yamen du vice-roi et, sans antichambre, nous sommes introduits dans une salle où une collation nous attend.

Koei est un Tartare déjà âgé, quoique encore vert, très vieux-chinois et antiétranger dans le fond, ayant un réel patriotisme, du moins un patriotisme dynastique; il est, dit-on, apparenté à l'impératrice même, ou du moins du même pays qu'elle.

Il est violent, mais paresseux et mou, et son grand tort, celui qui fit tout le mal dans les affaires présentes, est son détachement des questions intérieures de la province, qu'il laisse gouverner par les mandarins qui l'entourent, dont la plupart sont nos ennemis déclarés.

Je le crois cependant incapable d'ordonner ou même de laisser commettre, s'il en a connaissance, des atrocités pareilles à celles qui venaient d'ensanglanter le Se-tchouen.

Mais toute sa force de résistance est occupée à défendre par une passivité rusée sa province contre l'invasion des Européens.

S'il eût pu penser que cela tournerait aussi mal, je suis convaincu qu'il n'eût pas lâché la bride aux brigands et aux boxeurs.

Mais il n'était pas fâché au début de voir quelques troubles, qu'il eût souhaité peu graves, enrayer l'élan gênant des demandes de concessions et d'ouvertures de ports.

Il fut débordé, d'autant plus qu'autour de lui on se gardait bien de lui dire toute la vérité.

D'ailleurs, remplacé déjà nominalement, il atten-

dait incessamment l'arrivée de son successeur, espérant lui laisser la responsabilité à temps pour n'en pas souffrir.

C'est avec son plus gracieux sourire que Koeï me reçoit.

J'ai dit qu'à la mode chinoise on ne devait aborder la question sérieuse pour laquelle on est venu qu'après une longue causette sans intérêt.

Cette fois je manquai un peu au programme.

« Votre Excellence m'excusera si je m'écarte des formes.

« Je suis un mandarin militaire, non pas un lettré ni un diplomate; donc je ne sais pas envelopper la vérité et la dis brutale, peut-être trop, mais je ne puis pas dire autre chose que cette vérité.

— Eh bien, Excellence, je dois vous l'affirmer, des événements commencent qui, si on laisse suivre le cours des choses, finiront exactement comme à Pékin et dans le Nord il y a un an.

— Oh! répond le vice-roi avec son plus mielleux sourire, il y a entre Pékin et ici une grande différence. A Pékin, les mandarins étaient mauvais; ici ils sont bons.

— Votre Excellence n'est en vérité que peu sévère. Lorsqu'un mandarin envoyé par vous pour combattre les rebelles pactise avec eux, leur offre de l'argent, revient en prétendant les avoir battus et dispersés et que, grâce à cette sottise et à cette lâcheté, pour ne pas dire cette trahison, quinze cents personnes sont massacrées, qu'un Français ne doit la

vie qu'à un heureux hasard, si vous appelez celui-là un bon mandarin, vraiment vous n'êtes pas difficile. »

J'ai l'œil sur Tsang, qui approuve d'un hochement de tête chaque phrase répétée par Eune pour me prévenir que sa traduction est exacte.

Le pauvre Eune, lui, voudrait bien être ailleurs; un Chinois n'est jamais à son aise lorsqu'il a à dire pareilles choses à un haut fonctionnaire, même lorsqu'il ne fait que les traduire.

Du coup le vice-roi perd son aisance souriante. Il se cramponne à la table et de sa voix naturelle, non plus du ton aimable et condescendant qu'il a jusqu'ici employé :

— Quel est celui-là?

— Votre grand juge.

Murmures dans l'assistance d'environ vingt-cinq personnages, tous grands dignitaires.

— Excellence, c'est à vous et non à d'autres que j'ai l'honneur de m'adresser.

— Ce n'est pas possible, ce n'est pas vrai ce que vous me dites là.

— Je vous en donne ma parole d'honneur, et d'ailleurs aussitôt sorti d'ici je vous enverrai des preuves, des témoins; je vous demande seulement de prendre soin qu'ils puissent pénétrer jusqu'à vous.

Mais d'ailleurs là n'est pas la question pour moi. Je n'ai pas qualité pour vous présenter des plaintes et des réclamations. Ce que j'ai à vous dire, le voici :

Je suis venu avec trois hommes, comme il était

convenu, comme vous l'avez demandé vous-même, comme vous me l'avez télégraphié à l'arrivée de l'*Olry* à Tchong-king, pour vous rendre visite.

Vous pensez bien que ce n'est pas avec cette force que j'entends résister à un soulèvement général de la ville que je sens proche.

Seulement, je vous jure sur mon honneur, ma *face* à moi, qu'avant de toucher à un Français ou même à un Européen quelconque dans Tchen-tou il faudra d'abord passer sur nos cadavres. Nous coûterons cher à tuer et plus tard nous serons cruellement vengés.

Il y a aussi notre consul qui est en route. Le meurtre d'un consul, vous le savez, c'est un cas de guerre. Il faut envoyer des forces suffisantes pour le protéger. Les peuples européens, je ne vous apprends rien, ne sont pas toujours d'accord les uns avec les autres; mais il y a tel cas, et c'en est un, où aucun d'entre eux n'oserait s'opposer aux représailles d'un autre.

Je sais qu'il est temps encore d'arrêter ce qui se prépare. Si on vous cache la vérité, je vous en instruirai. Vous êtes le chef, commandez, et faites-vous obéir.

Votre Excellence excusera la liberté de mon discours. Lorsque notre consul sera ici auprès de vous en sûreté, il vous parlera un langage plus calme et que vous êtes mieux habitué à écouter.

C'est sans doute la première fois qu'un vice-roi entendait parler ainsi. Encore qu'en dehors de toutes les traditions diplomatiques, je ne crois pas que

Koeï m'en ait tenu rigueur. L'essentiel, en tout cas, c'est que mes paroles aient porté.

La conversation continue encore quelques instants. « C'est bien, dit Koei, il ne se passera pas longtemps avant que j'agisse. »

A la sortie, deux compagnies des troupes particulières du vice-roi m'attendaient dans la cour pour me rendre les honneurs. Je repris le chemin du kongkouan, et immédiatement, tandis que mes hommes transportaient les bagages à l'évêché, je fus conférer avec l'évêque.

« Comment! me dit Mgr Dunan, le vice-roi prétend ne pas connaître les hauts faits du Nie-taï à Sou-kia-ouan? Mais je lui ai écrit moi-même une longue lettre à ce sujet. Tenez, en voici la copie, et voici sa carte qu'on m'a retournée comme accusé de réception. »

Justement à cet instant arrive Eune, expédié par le vice-roi pour avoir des explications complémentaires.

Il tombe bien. Nous lui montrons la lettre ; jamais, me dit-il, le vice-roi ne l'a reçue. Bonne affaire, il verra qui le trompe ; et immédiatement on en fait une copie dont je charge Eune, en lui disant que sa tête répond de sa fidélité dans la remise du document à Son Excellence.

J'y joins la missive suivante, en chinois et en français. Abondance de précautions ne nuit pas :

« Excellence,

« J'ai l'honneur de vous répéter dans cette lettre ce que je vous ai dit de vive voix dans l'audience que vous avez bien voulu m'accorder.

« Il y a actuellement dans votre province une révolte qui commence exactement comme celle qui a ensanglanté il y a deux ans Pékin et le Tche-li, à la suite de laquelle l'Europe tout entière a fait durant un temps la guerre à la Chine, et qui finira de même si vous ne l'étouffez pas.

« Si, il y a deux mois, on avait agi énergiquement, la révolte ne se serait pas étendue.

« Aujourd'hui il est temps encore, mais dans quelques jours il sera peut-être trop tard.

« Je sais d'une façon certaine qu'il y a déjà dans la ville de Tchen-tou plusieurs centaines de boxeurs qui n'attendent qu'une occasion pour attaquer les Européens.

« J'ai l'honneur de prévenir très respectueusement, mais très fermement, Votre Excellence que si quelque Européen est tué, elle et la Chine tout entière en sont responsables.

« Je connais l'opinion dans mon pays et en Europe; je préviens Votre Excellence que non seulement toute la France, mais tous les pays européens marcheront ensemble pour venger le sang répandu et qu'on ne se contentera pas cette fois de demander des indemnités en argent, mais qu'il faudra des têtes et du pays.

« En ce qui me concerne, je suis venu me mettre ici avec seulement trois hommes au milieu de mes com-

patriotes. Avant que l'on touche un cheveu de leur tête, il faudra d'abord nous tuer ; mais je vous préviens que nous serons cruellement vengés si cela arrive.

« En venant ici, j'ai voulu bien montrer que nous étions décidés à faire ce qu'il faudra. Je préviens Votre Excellence que la patience de notre peuple est à bout de toujours recevoir de bonnes paroles et de ne voir jamais les actes les suivre.

« Je supplie donc Votre Excellence de prendre des mesures énergiques, d'envoyer de bonnes troupes contre les rebelles, de les faire commander par des mandarins fidèles et non qui pactisent avec les brigands.

« Je vous prie aussi de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de notre consul.

« Vous savez que les consuls doivent être sacrés entre nations civilisées et que le meurtre de l'un d'eux est un cas de guerre.

« Songez aux malheurs que vous pouvez attirer sur votre pays et sur votre tête s'il lui arrivait quelque chose en route.

« Vous avez aussi paru étonné lorsque je vous ai dit que le grand juge avait, au lieu de les combattre, donné de l'argent aux boxeurs. Mgr Dunan vous avait lui-même écrit cela dans une lettre. Si cette lettre ne vous a pas été remise, veuillez faire une enquête pour savoir qui a osé la dérober, car elle vous a été envoyée. »

Après coup, l'esprit calme, j'ai relu ma lettre. Je sais qu'on m'a reproché d'avoir été trop dur, trop net,

trop violent; je me le suis loyalement demandé à moi-même.

Eh bien! non, ce serait à recommencer, j'agirais de même. Pour réveiller le vice-roi, l'arracher à sa torpeur; remonter, moi sans mandat, le courant d'opinions fausses créé autour de lui par ses mandarins, il fallait frapper fort. Moins eût échoué.

. . . .

Pour ceux qui n'auraient pas confiance dans les dires d'un officier français, je ferai une citation anglaise; peut-être la jugeront-ils plus digne de foi.

Le *North China Herald* publiait le 8 octobre une lettre de son correspondant de Tchong-King ainsi conçue :

« *Une panique à Tchong-king*. — Venant de la capitale, les boxeurs se sont dirigés à l'est vers Suining et Ho-tcheou; cette dernière est une ville entourée de murs, distante d'environ 40 milles des rives de la Petite Rivière (le Kialing-kiang).

« Ces nouvelles ont amené une panique à Tchong-king, et toutes les affaires ont été suspendues. La situation est regardée par certaines personnes comme sérieuse, et le consul a lancé un circulaire prévenant les sujets anglais, dans le cas d'une alerte dans la cité, d'avoir à se rallier au consulat, qui est au dedans de l'enceinte, ou sur les canonnières amarrées de l'autre côté de la rivière, à Long-men-hao. Nous avons deux bâtiments de guerre dans le port, le *Kinsha* et le *Woodlark;* le *Woodcock*, qui était en route pour Kiating,

s'est arrêté à Suifou, pour protéger les résidents étrangers de ce centre important. »

Si le consul anglais, M. Wilton, un vieux routier de cette partie de la Chine, jugeait à Tchong-king, sous le canon de deux navires de guerre, la situation assez grave pour nécessiter des mesures de sûreté exceptionnelles, on m'accordera, je pense, qu'elle pouvait être considérée comme sérieuse à Tchentou, en plein centre insurgé.

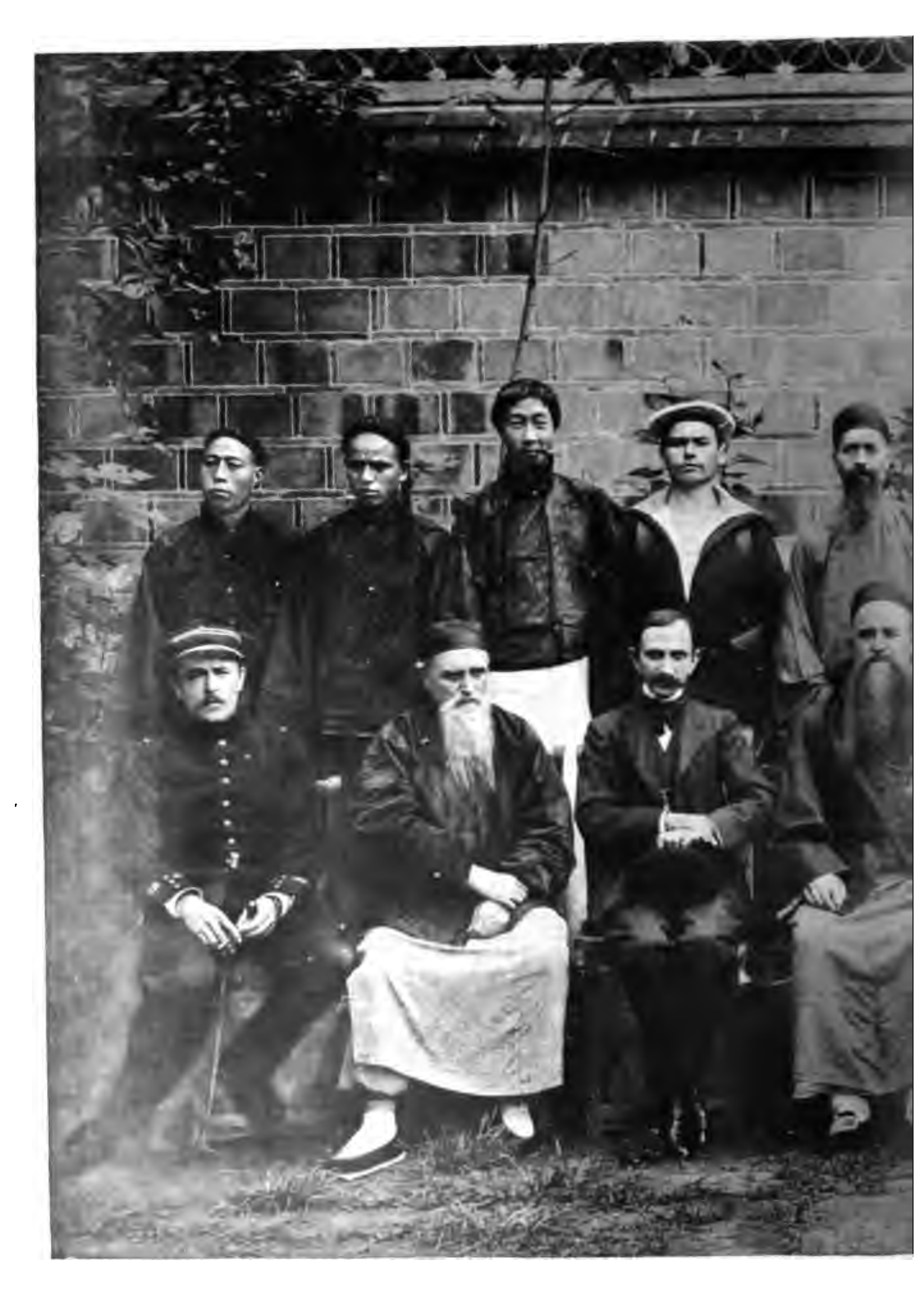
Le *Woodcock,* que j'avais laissé à Kiating, avait d'ailleurs de son côté tenté de se rapprocher des places où sa protection pouvait devenir nécessaire.

Profitant d'une crue, Somerville tâcha de gagner Pen-chan.

Avec les plus grandes difficultés il atteignit Meichou. Ce raid extrêmement hardi lui fait le plus grand honneur; mais il s'aperçut qu'il n'était que temps, sous peine d'être bloqué par la baisse, de faire demitour, et il rallia sans arrêt son précédent mouillage.

Tout de suite nous nous installâmes dans la mission pour un temps indéterminé. L'évêque mit à notre disposition trois chambres, et mes hommes se logèrent dans deux d'entre elles, tandis que j'occupais l'autre.

La population européenne de l'évêché se compose actuellement de Mgr Dunan, du P. Pontvianne, provicaire et procureur, des Pères Dupuis et Maupoix, le premier ancien curé de Son-kia-ouan, dont j'ai conté la fuite extraordinaire; le second, chassé aussi par la



LES DÉFENSEU



DE TCHEN TOU

révolte de sa résidence. Il se trouvait en affaires à Tchen-tou, lorsqu'il apprit que sa chrétienté était détruite.

Autour d'eux une dizaine de Chinois, plus ou moins fidèles; c'était tout.

Avec ce petit nombre d'hommes, la défense d'une assez vaste enceinte devenait difficile à organiser. Par bonheur, la chapelle forme comme un réduit appuyé d'un côté au petit étang intérieur, clos de l'autre par plusieurs murailles percées de portes successives, par où on accède à la sortie sur la rue.

J'en fis le nœud de la défense et mon premier soin fut de monter le canon derrière une muraille dans laquelle un créneau fut percé et dissimulé par des briques.

Si on nous attaquait de la rue, on verrait un beau carnage! Il fallait enfoncer successivement trois portes pour arriver jusqu'à nous; mon intention était de laisser faire sans tirer un coup de feu.

La foule devait se presser et s'entasser dans le long et large vestibule, et je calculai qu'il contiendrait au moins six cents personnes. Tirant à mitraille dans ce tas après la dernière porte forcée, je pouvais compter sur une boucherie qui eût peut-être intimidé les assaillants.

En revanche, si on nous attaquait en passant au-dessus des murs, la situation eût été plus grave. J'avais, en prévision de ce dernier cas, fait acheter des lances et même en avais fabriqué avec des couteaux pointus attachés au bout de bambous.

Le P. Dupuis était chargé de la section des lan-

ciers, composée des marmitons, porteurs, palefreniers, etc., dont le rôle était d'empaler ceux qui eussent voulu passer au-dessus des murs.

Toutefois le P. Pontvianne me dit craindre peu cette attaque, car il fallait pour la tenter passer au travers des boutiques et des maisons qui entourent l'évêché. Les habitants auraient pu reconnaître les agresseurs et les dénoncer ensuite.

Eune parti avec ma lettre, j'attendis que le vice-roi donnât signe de vie. Cela ne fut pas long.

Dès le lendemain son émissaire revient me trouver : S. E. Koeï, paraît-il, s'est mis en grande colère ; il a cassé même, dit-on, quelques potiches ; puis il a fait appeler ses mandarins et les a accablés de reproches.

« Comment, a-t-il crié, c'est par un étranger que je dois apprendre ce qui se passe dans ma province ! »

Ce qui m'est plus particulièrement agréable, c'est qu'à 2 heures du matin quatre cents soldats, dont la moitié appartiennent à sa garde particulière, se sont mis en route au-devant du consul. Ils doivent être renforcés encore sur la route de deux cents hommes.

Des patrouilles parcourent les rues, les gardes des établissements européens sont doublées, des émissaires se répandent dans les maisons de thé et les fumeries d'opium, pour épier ce qui s'y dit.

Vingt-quatre heures après, deux douzaines de boxeurs avérés étaient arrêtés. On trouva sur eux les signes de la confrérie. A quelques jours de là, ils furent décapités.

. . . .

Le 24, à 9 h. 30, du soir un courrier arrivait, hors d'haleine, nous prévenir que le consul faisait son entrée.

M. Bons d'Anty était accompagné du lieutenant Marquis, que javais, on s'en souvient, laissé à Tchong-king et que je l'avais autorisé à prendre avec lui, s'il en était besoin, ainsi que du docteur Erdinger, médecin du consulat et de l'hôpital.

Depuis 1 h. 30 du matin, ils marchaient sans arrêt, entourés des troupes envoyées par le vice-roi. Sans ce secours, ils ne fussent peut-être pas passés.

Je ne pense pas cependant que leurs vies eussent été gravement en danger. Autant qu'il eût été possible au vice-roi, eût-il dû payer et composer avec les boxeurs et les brigands, je crois qu'il aurait tout fait pour éviter un meurtre par trop compromettant. Les mandarins les plus hostiles eussent agi de même, par prudence.

Toutefois on ne sait jamais, lorsque la brute chinoise est déchaînée, où elle s'arrêtera.

En attendant, il était un plan d'obstruction très simple, et auquel certainement pensait le consul lorsqu'il me télégraphiait qu'il craignait, sinon le danger, du moins le ridicule.

Puisqu'on ne pouvait réussir à lui faire rebrousser chemin par l'intimidation, on le faisait attaquer par une troupe qui bousculait ses porteurs et ses domestiques, en tuait quelques-uns, dispersait les autres, détruisait le bagage. On faisait le vide autour

de lui ; et il eût bien été forcé de retourner sur ses pas.

Durant quarante-huit heures il avait été arrêté dans Tse-yang par le sous-préfet, qui ne voulait pas le laisser passer, par crainte, disait-il, pour sa sécurité.

C'est à cette époque que M. Bons d'Anty me fit écrire par Marquis la lettre suivante, envoyée à Kiating à bord de la canonnière et qui me revint à Tchen-tou le 25 :

« You-tchang, 17 août.

« COMMANDANT,

« Mon cher du Boucheron, car d'après toutes les probabilités, c'est toi qui commandes à Kiating, je t'envoie, d'après les avis officieux du consul, un exposé de la situation.

« Nous sommes en route, le consul, Erdinger et moi, sur Tchen-tou. M. le consul vient de recevoir une lettre de l'évêque de Tchen-tou exposant les choses très en noir à Tchen-tou. Il serait peut-être bon que le commandant monte de suite à Tchen-tou, avec le plus d'hommes possible et des canons si possible.

« Il est évident que M. Bons d'Anty ne peut prendre sur lui de donner cet ordre ; mais il serait heureux de voir le plus de monde possible dans la capitale.

« Nous arriverons, si nous ne sommes arrêtés en route, dans huit jours là-haut.

« Fais mes amitiés à tous les camarades, et bien à toi.

« MARQUIS. »

Aussitôt le consul installé dans notre ancien kong-kouan, j'allai le trouver et lui contai ce qui était advenu et ce que j'avais fait.

. . . .

Le même jour, dans la matinée, le vice-roi qui avait envoyé Eune, accompagné de Ong, « me remercier de ma franchise », me faisait demander mon heure pour me rendre ma visite.

En vain insistai-je pour qu'il ne se déplaçât pas de sa personne, il me fit dire qu'il tenait à me voir; et à me voir dans l'intérieur de l'évêché catholique.

Certainement, à cet instant il agissait et avait l'intention d'agir dans le bon sens. Je n'en veux pour preuve que les nombreuses visites que me faisaient les plus hauts mandarins, même ceux qui notoirement nous étaient hostiles.

Mais cela ne dura guère et Koeï ne tarda pas à retomber dans son apathie coutumière, et la situation, après une courte accalmie, à se brouiller de nouveau.

Cela ne me regardait plus d'ailleurs et je me retirai dans la position de spectateur. L'arrivée du consul, de ses deux officiers et de leur petite escorte me permettait, en revanche, de compter sur une résistance plus active si nous étions attaqués.

Je mis tous mes soins à perfectionner la défense

de l'évêché. Avec mes cartouches de coton-poudre, je fis des bombes pour jeter sur les assaillants. Nous prîmes nos dispositions pour creuser rapidement des mines que l'on eût fait partir sous leurs pieds.

L'évêque avait pu se procurer en secret quelques mauvais fusils que Merer, mécanicien de son état, raccommoda tant bien que mal. On fondit des balles, on fit des cartouches. Quelques Chinois, armés de ces armes primitives, généralement des fusils à pierre, faisaient toute la journée l'exercice sous les ordres de Marquis, accommodant tant bien que mal en chinois la théorie :

« *I, eul, ho!* (Un, deux, feu)! »

Ces commandements, entendus par les visiteurs, avaient au moins l'avantage de leur faire croire et de propager le bruit que nous nous préparions à nous défendre. Inutile de dire que j'avais laissé voir le canon (pas à son vrai poste toutefois), tout en ayant l'air de le dérober aux regards.

Les nouvelles de l'extérieur se refaisaient mauvaises.

Les bandes de l'Est se dirigeaient sur Gan-yo; mais elles rencontraient quelque résistance et, maintenues par sept cents hommes de troupes, n'avaient encore réussi à faire aucun dégât.

C'est là cependant qu'était le gros danger, tant par suite du nombre des rebelles que par la possibilité, si elles passaient la rivière de Suiling, de les voir se deverser sur l'est du Se-tchouen et descendre sur Tchong-king.

Le 27 août, durant la nuit, un combat assez sérieux se livre dans le faubourg même de Tchen-tou, à très peu de distance de la porte Nord.

Une bande est signalée dans le nord de Tchen-tou, du côté de Peng-hien, ce qui cause de graves appréhensions pour les collèges de la mission catholique, où se trouvent plusieurs prêtres français.

Le 28 août, les boxeurs de la vallée de Tchen-tou reviennent à leur ancien poste de Yao-tse-pa et menacent la mission de In-kia-pa, où réside un Français.

Le vice-roi demande qu'on le fasse rentrer dans la capitale; l'évêque s'y refuse avec raison. Il commence à comprendre que, dans l'intérêt de l'œuvre qu'il poursuit, il est préférable d'avoir quelque tué plutôt que de se retirer devant les prières des mandarins, qui laissent ensuite détruire les oratoires et massacrer les chrétiens, en admettant même qu'ils n'y poussent pas.

Cette ligne de conduite met en outre la France, protectrice, d'après les traités, des chrétiens d'Extrême-Orient, dans l'alternative de manquer à ses promesses ou d'agir effectivement.

On peut me croire si je dis que, dans le premier cas, les missions catholiques ne manqueront pas de protecteurs parmi les autres nations européennes.

Le 28, une troupe de révoltés est battue à San-ho-tchang; mais le 31, le tsong-yé (chef de milices) de Tong-tchouan ayant attaqué avec des forces inférieures un gros de boxeurs, il est massacré avec ses

hommes. Il y a six Américains et un Français dans Tong-tchouan.

A partir de ce moment, et profitant de ce que le vice-roi est obligé de maintenir à Tchen-tou une assez forte garnison à cause des examens qui amènent dans la capitale une population de vingt mille candidats, jeunes gens généralement hostiles aux Européens, les révoltés semblent devenir de plus en plus audacieux.

Le 1er septembre, le mandarin de Tai-ho-hien avec deux cents soldats et deux cents chrétiens volontaires, est battu et laisse une centaine d'hommes sur la place.

Le 4 septembre, à Mou-lan-se, combat sanglant entre soldats et boxeurs. Deux cents de ces derniers sont tués, mais les réguliers sont forcés de battre en retraite.

Enfin, le 6 septembre, In-kia-pa est de nouveau sérieusement menacé.

Presque chaque jour on se bat. Durant ce temps, la légation, qui ne veut toujours pas qu'il y ait d'affaire au Se-tchouen, télégraphie à M. Bons d'Anty : « Est-il vrai qu'il y ait quinze cents chrétiens massacrés. » Elle s'attire cette réponse : « Les missionnaires l'affirment et les mandarins ne le nient pas. »

Le consul va voir journellement le vice-roi, presse sur son entourage, fait flèche de tout bois pour arriver à une action énergique, mais sans y parvenir autant qu'il le voudrait.

Le vice-roi finit par lui avouer « qu'il est débordé,

n'a pas assez de soldats et que la plupart de ceux-ci ne sont pas sûrs ».

Son successeur est en route; mais on dit qu'il a déclaré n'accepter le commandement de la province qu'après sa pacification par son prédécesseur.

Le nouveau vice-roi est un nommé Tsen, ancien gouverneur de Chan-si. On le dit énergique et actif; on prétend aussi qu'il amène avec lui des troupes.

Malheureusement les gens qu'il a d'ores et déjà désignés pour remplir les principales charges sont pour la plupart connus comme antieuropéens, et cela laisse beaucoup de doute sur les sentiments réels du nouveau chef de la province.

Cependant, grâce aux mesures prises par le vice-roi sous la pression de M. Bons d'Anty et un peu sous la mienne, la tranquillité semble être plus assurée dans l'intérieur de Tchen-tou.

En revanche, les bandes de l'Est nous donnent du souci. Si elles descendent sur Tchong-king, si la conflagration devient générale dans la contrée, ce qu'il faut protéger d'abord, c'est la ville où réside le plus grand nombre d'Européens, c'est Tchong-king, qui est aussi le centre du commerce avec l'Europe.

Térisse, dont je reçois fréquemment des lettres, m'a averti que dès le surlendemain de mon départ il n'y a plus eu assez d'eau dans le rapide Nieou-pa-tse pour que la chaloupe pût le redescendre. La pluie ne tombe plus que rarement et en petite quantité. J'ai

peur de voir le *Takiang* bloqué; j'ai même peur qu'il en arrive autant à l'*Olry* à Kiating.

Nous avons journellement parcouru les rues de Tchen-tou seul, à pied et sans armes apparentes, sans qu'il nous soit jamais rien arrivé ni même que nous ayons entendu un cri hostile.

Il est vrai que c'est là certainement une consigne sévère qui a été donnée. Alors même que l'Européen est regardé d'un œil sympathique par le Chinois, il ne peut sortir sans être entouré d'une foule de curieux qui l'escortent.

Ici personne ne nous suit, et lorsqu'un gamin fait mine de marcher derrière nous, quelqu'un sort d'une boutique, le prend par la main et l'écarte.

Les examens se sont ouverts sans aucun incident. M. Bons d'Anty est d'avis qu'il n'y a pas lieu de prolonger plus longtemps mon séjour à Tchen-tou. Si quelque chose doit arriver, il a maintenant pris pied et ce ne sont pas nos trois fusils qui apporteraient grand secours.

En revanche, même dans ce cas, la présence des canonnières à Tchong-king peut avoir de l'importance.

Je le prie toutefois, avant de quitter la capitale, de me remettre une réquisition écrite, ce qu'il fait.

L'évêque et les missionnaires sont navrés de mon départ. Lorsque je suis venu à Tchen-tou, ils n'attendaient plus, disent-ils, leur salut que d'un miracle. J'aurais tort de me poser en providence et il y a tou-

jours du ridicule à le faire. Personnellement, d'ailleurs, je dois dire que pas une seconde je n'ai senti un danger immédiat suspendu sur moi.

Je réclame cependant mon dû. Au départ de Pen-chan, à mon arrivée et durant quelques jours encore, j'ai cru, je le dis très loyalement, que cela finirait mal. Il y a peut-être un petit mérite à avoir joué la partie, à m'être bénévolement jeté dans la gueule du loup avec des moyens de défense ridiculement insuffisants.

. . . .

Le 9 septembre, je quittai Tchen-tou, dans ma jonque restée jusque-là au mouillage. Marquis et Erdinger m'accompagnèrent un instant à cheval sur la berge, puis je redescendis la rivière montée vingt jours auparavant.

L'eau avait baissé de trois bons pieds, de sorte que ce ne fut qu'avec de nombreux échouages que nous parvînmes à Kiang-keou et à Pen-chan.

Le *Takiang* n'était plus à ce dernier mouillage.

J'avais, depuis plusieurs jours, donné la latitude à Térisse, en lui annonçant mon prochain retour, de partir lorsqu'il le voudrait.

Il avait appareillé un jour avant nous, passant au Nieou-pa-tse, où la chaloupe n'avait pas son tirant d'eau, par les moyens que je raconterai.

Je poussai mes marins chinois; j'avais hâte d'atteindre Kiating.

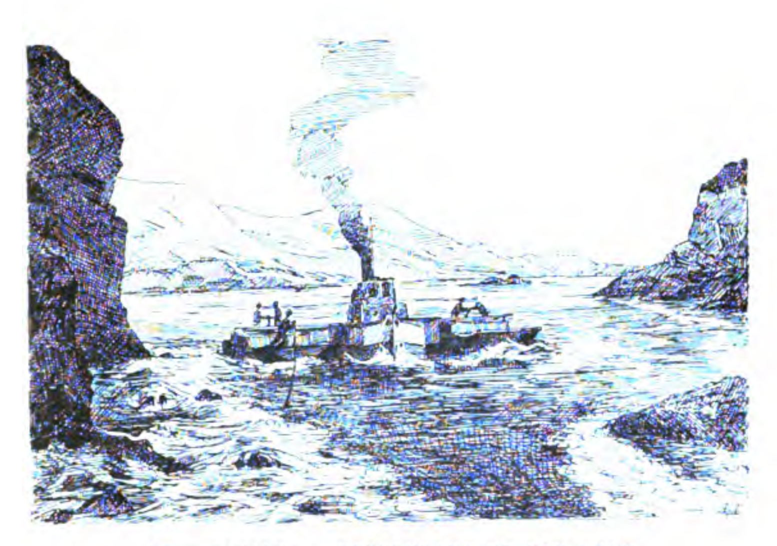
Au passage, en voyant la difficulté de certains

endroits de la rivière, je me demandais comment le *Takiang* avait pu se tirer de là et je m'attendais à chaque instant, à chaque détour, à le voir au sec sur un banc.

J'arrivai le 11 à Kiating.

. . . .





LE « TAKIANG » DESCENDANT DE PEN-CHAN

CHAPITRE X

RETOUR A TCHONG-KING

Descente du *Takiang*. — Son allègement sur deux embarcations. — Notre retour à Suifou. — Nouvelles graves de Tchen-tou. — Tentative des boxeurs pour s'emparer de la ville. — Héroïque intervention du consul, de Marquis et du Dr Erdinger. — Notre consul vice-roi par intérim. — Retour à Tchong-king. — Nos constructions. — Les ouvriers chinois. — Arrivée du nouveau vice-roi. — Fin des troubles. — Travaux hydrographiques. — La veine du dragon. — La femme Pé. — Efforts de nos compatriotes de Tchong-king. — Arrivée de nos successeurs. — Retour en France.

La descente du *Takiang* de Pen-chan à Kiating avait été extrêmement difficile.

A la suite de la grande crue avec laquelle j'étais

parti pour Tchen-tou, Térisse avait poussé une reconnaissance au-dessus de son mouillage.

Il était parvenu à quelques kilomètres au dessus de Kiang-keou; mais là un premier haut-fond de trois pieds lui avait barré la route. Il n'en avait pas moins atteint une distance à la mer de 3,270 kilomètres sans interruption dans la navigation.

Aucun incident n'avait marqué son séjour à Pen-chan-hien.

Mais, l'eau baissant à partir de ce moment et le niveau ne se relevant que peu et pour de courtes périodes à la suite des pluies devenues moins violentes, le franchissement, pour s'en retourner, des passages à petits fonds tels que le Nieou-pa-tse, devenait un sujet de graves préocupations pour Térisse.

Or, de l'étude à laquelle lui et Plant se livrèrent journellement, il résulta qu'un pied de montée ou de descente à Pen-chan n'amène guère qu'un mouvement d'un pouce en ces endroits.

Il est à remarquer que les différences de niveau des fleuves en deux points, même rapprochés, sont loin d'être identiques pour la même crue. Aux passages resserrés le mouvement est infiniment moindre.

Cela est vrai non seulement pour le Fou-ho, mais aussi pour le Yang-tse lui-même.

Un peu au-dessous de Koei-fou se trouve, gravée en creux dans la falaise, une tête de Bouddha.

Lorsque l'eau atteint sa bouche, les mandarins inter-

disent tout navigation des jonques. C'est le signe d'une crue tout à fait anormale.

Or entre le niveau des basses eaux et ce point il n'y a guère plus de cinq à six pieds. A Koei-fou, pendant ce temps, le fleuve monte de trente mètres et plus.

Pour avoir passage au Nieou-pa-tse, l'étude montra qu'il fallait au moins, à Pen-chan, sept pieds en-dessus du zéro; ce dernier correspondant à peu près au niveau des plus basses eaux.

Le 20 août, cette hauteur était atteinte et l'eau continuait de baisser.

L'espoir de voir survenir un gros orage et une crue importante diminuant de jour en jour, il ne restait plus qu'un moyen à employer pour n'être pas bloqué : diminuer le tirant d'eau du *Takiang*.

Allégée de tout son charbon, de son matériel, de ses vivres, armes, munitions, la chaudière vide, la chaloupe cale 2 pieds 9 pouces devant, 3 pieds 2 pouces arrière.

Pour pouvoir marcher, il faut en outre avoir au moins 2 pieds 4 derrière, calaison où les hélices travaillent encore assez bien, et un tirant d'eau égal ou inférieur devant.

C'était 6 pouces à gagner sur l'avant, et 10 pouces sur l'arrière.

Dans ces conditions, le *Takiang* pouvait passer.

Térisse accosta de chaque côté de son embarcation deux pan-tou-tchoan, embarcations qui font la navigation du haut Fou-ho et sont intermédiaires entre la

petite jonque et le sampan. Vides, elles calent 5 à 6 pouces.

On les remplit de cailloux, puis on disposa trois pièces de bois, passant au-dessus du pont du *Takiang*, bridées fortement avec sa coque et reposant sur des chantiers construits dans les pan-tou-tchan.

Les cailloux furent alors enlevés progressivement. La chaloupe ne se trouva allégée que de 4 pouces devant, et 7 derrière. Les pièces de bois avaient pris un fort arc qui diminuait beaucoup le résultat obtenu.

L'opération fut recommencée en doublant les *espars* transversaux. Cette fois, elle réussit et le *Takiang* ne calait plus que 2 pieds 6 derrière, et 2 pieds 4 à l'avant.

Comme, selon toute probabilité, on talonnerait en route, l'installation devait être extrêmement solide, sous peine de voir un glissement se produire, l'ensemble s'affaisser, et la chaloupe rester échouée en très mauvaise position.

Le 7 septembre tout était prêt, après deux jours de travail acharné.

Le 8 septembre, à 7 h. 30, Térisse appareillait. L'eau était à Pen-chan à un demi-pied au-dessus de zéro, et le Nieou-pa-tse, sondé le 6 au soir, avait juste 2 pieds 6 pouces de profondeur.

Le Nieou-pa-tse est un rapide à coude brusque, affectant la forme d'un S; le chenal aux eaux basses est large de 9 mètres environ.



RAPIDE DANS LA RIVIÈRE DE FOU TCHEOU

Au début du coude, la chaloupe racle, s'arrête une seconde; puis, reprise par le courant, roule sur les galets sans échouer ni se retourner. Les hélices ne touchaient pas, parce que l'ensemble, très large, n'avait pas de roulis, mais projetaient des galets des deux côtés, jusque sur les jonques.

Ainsi entraîné, le *Takiang* va droit sur un banc; mais, au moment où il l'atteint juste par son avant, on plante dans le fond des bambous, pour donner l'impulsion nécessaire et le faire tourner.

Seul l'arrière du pan-tou-tchan tribord vient à toucher la berge. A part un petit glissement du massif avant de la jonque de droite, rien n'avait bougé.

A Ouong-tou-eurl, on trouve la même hauteur d'eau, mais avec un chenal plus droit. La chaloupe talonne légèrement.

Elle s'amarre au-dessus des passes peu profondes de Lin-kia-t'an pour aller sonder.

On trouve 2 pieds 8 et le *Takiang* franchit sans incident.

Dès lors la traversée devient plus facile. Au Tchong-uen-tse pourtant, l'eau est agitée; mais les amarrages tiennent bien.

Au Ya-pou-t'an le fleuve se couvre de lames courtes et serrées. Il était à craindre que, par suite de l'élasticité des espars, la chaloupe n'enfonçât assez pour choquer quelque bloc de roche.

Ils pliaient en effet comme des ressorts de voitures. Emportée par la violence du courant, la chaloupe dépasse en un instant le lit de rochers qui barre la

rivière. Des sondages rapides donnent 3 pieds à tribord et 4 à bâbord; mais on ne touche nulle part.

A partir de ce moment, la navigation ne présente plus de graves difficultés. Pourtant, au Koang-liu-tse une indication peu nette du pilote chinois est cause que la chaloupe échoue par le travers sur un banc par 2 pieds d'eau.

Le courant portant en travers rend le déséchouage pénible; mais on réussit à trouver le chenal, et le 9, à 10 heures, la chaloupe, heureusement tirée de danger, mouillait à côté de l'*Olry,* au mouillage de Tou-kia-tchang.

Après le dernier échouage, une voie d'eau, légère par bonheur, et que l'on découvrit rapidement, s'était produite.

On débarrassa le *Takiang* de ses deux flotteurs et on le visita soigneusement. Une autre petite voie d'eau fut encore aperçue et bouchée.

En examinant les cordes qui passaient sous la coque et retenaient l'embarcation après les espars, on trouva l'une d'elles largement entamée.

Le surlendemain, nous appareillons pour Suifou. Afin d'abréger, j'essayai d'emmener la chaloupe amarrée à couple de l'*Olry*.

Cette façon de faire est excellente. L'embarcation, en marchant en avant ou en arrière au moment convenable, aide beaucoup aux manœuvres dans les coudes brusques. Nous eûmes plusieurs fois à nous en servir.

Un seul danger est à redouter, c'est, lorsque l'on pénètre dans les tourbillons, de voir l'eau couvrir l'avant de la chaloupe.

Au débouché du Fou-ho dans le Yang-tse, en tournant la pointe de Suifou, elle resta ainsi immergée pendant près d'une minute, et je commençai à être sérieusement inquiet de voir l'eau envahir les cales.

En une journée de marche nous refîmes sans incident la route que nous avions mis treize jours à parcourir en sens inverse.

Nous retrouvâmes nos installations complètement achevées, grâce aux soins qu'y avait apporté le Père Raison.

Durant trois semaines nous attendîmes les événements. Le consul eût été heureux de retourner avec la canonnière à Tchong-king, une fois tout réglé dans la capitale. Mais la situation ne paraissait guère avoir d'amélioration. Des lettres que je recevais journellement de lui et de Marquis, il résultait que l'agitation ne semblait pas cesser. Le nouveau vice-roi, toujours attendu, ne se pressait pas.

En quittant Tchen-tou j'avais eu l'idée, qui eut peut-être un certain succès, comme on va le voir, de faire croire, tout au moins aux naïfs, que nous y laissions des moyens de défense.

Tant bien que mal, avec des morceaux de bois, nous avions construit une sorte de canon postiche qui, recouvert de nattes, ressemblait assez bien à celui que nous avions amené avec nous.

Nos bagages enlevés, juste à l'instant où nous quittions l'évêché, j'avais eu soin de faire passer devant ce pseudo-canon quelques notables venus pour me dire adieu et surtout pour espionner.

Or, le 15 septembre, quatre-vingt-dix boxeurs réussirent à s'introduire en ville, par trois portes différentes. Ils se rassemblèrent auprès du yamen du grand juge et, avec de grands cris, appelèrent le peuple aux armes contre les Européens.

C'étaient des fanatiques résolus. Une bande de quinze cents à deux mille hommes attendait dans les faubourgs de la ville, à la pagode des Deux Brebis, de voir se dessiner le résultat de cette tentative pour accourir à la rescousse.

Le nouveau vice-roi devant, disait-on, arriver le surlendemain, ils avaient supposé avoir plus facilement partie gagnée, les services devant être désorganisés et l'étant en effet.

En ce qui concernait le soulèvement de la population, leur espoir fut déçu. Les boutiques se fermèrent, les habitants se barricadèrent chez eux ou s'enfuirent.

Il n'empêche que durant deux heures cette poignée d'hommes fut laissée maîtresse. Pas un soldat ne marcha contre elle.

Heureusement c'étaient des gens de la campagne connaissant mal le dédale des rues de la capitale. Ils cherchaient les établissements européens pour les mettre à sac; mais ils ne réussirent qu'à tourner en rond autour des yamens du grand juge et du vice-roi.

Ce dernier était complètement affolé, ou du moins voulait le paraître.

On apprit plus tard que la veille un ambassadeur des boxeurs s'était rendu chez lui pour lui demander la permission d'exterminer les étrangers.

Koeï n'avait pas voulu le recevoir, mais s'était bien gardé de le faire arrêter et exécuter comme il l'eût dû.

M. Bons d'Anty n'hésita pas. Sautant à cheval, suivi de Marquis et d'Erdinger, il courut chez le vice-roi, au risque d'être massacré par les bandits sur sa route.

La chance voulut qu'il y parvînt heureusement.

— Je suis débordé, dit le vice-roi, on ne m'obéit plus.

Il prit son pinceau et du papier :

— Tenez, je remets entre vos mains l'autorité sur l'armée. Faites ce que vous voudrez.

Dix minutes après, la garde et les troupes fidèles sortaient. Ce fut vite réglé; des quatre-vingt dix boxeurs à peine une douzaine échappa. Douze à quinze soldats furent tués ou blessés.

Le consul et Marquis organisèrent alors la surveillance. Des postes furent placés un peu partout, et les mandarins militaires, heureux d'être pour une fois militairement commandés, montrèrent le plus grand zèle à maintenir l'ordre et à faire la chasse aux boxeurs.

Le lendemain, nouvelle alerte. C'était cette fois,

la nombreuse corporation des mendiants, des Ka-oua-tse, qui essayait de piller les boutiques. Ils étaient sans armes ; on en eut facilement raison.

Puis, durant la nuit, ce fut tout un pan de la muraille qui, miné par les eaux de pluie, tomba. Il y eut un petit mouvement de superstition. D'aucuns virent dans ce hasard un effet des conjurations magiques des boxeurs. Mais on couronna la brèche et dix mille coolies requisitionnés la bouchèrent en une journée.

Bref, durant cinq jours, l'autorité tout entière passa des mains du vice-roi dans celles de notre consul.

Ce dernier m'écrivit à ce sujet le 22 septembre :

« Mon télégramme (qui vous est arrivé estropié, mais que j'ai fait remettre sur ses pieds) vous a appris les événements dont ont été marquées les journées des 15 et 16 septembre.

« Nous avons eu deux alertes très vives. Si la population avait marché comme les boxeurs l'y invitaient, nous y passions tous. Mais les bonnes gens de Tchen-tou n'étaient pas rassurés : ils ont toujours, grâce à vous, l'idée que nous recélons quelque part dans nos kong-kouan des troupes de soldats français, des canons, des munitions, que sais-je ?

« Aussi les sollicitations des boxeurs ont-elles laissé la population absolument inerte, ou plutôt elles ont produit l'effet contraire de celui qu'attendaient les agitateurs.

« Les habitants se sont tenus chez eux, et, barri-

cadés solidement dans leurs demeures, ils ont attendu les événements.

« L'avant-garde des boxeurs était composée de paysans qui ne connaissaient pas la ville : ils ont tourné en rond autour du yamen du vice-roi, cherchant vainement les églises et les résidences des étrangers. Finalement les mandarins ont repris courage et, avec un énorme pavé, ont écrasé net cette pauvre mouche qui bourdonnait à vide depuis le matin.

« Le 16, grand jour fixé pour le massacre général, la tentative a encore échoué et d'une façon même plus piteuse. La nuit du 17 au 18, panique en ville : le mur d'enceinte s'était écroulé près de la porte Est.

« Maintenant on nous annonce une attaque sérieuse pour le 22 ou le 25 de la lune. J'ai des affiches signées du grand chef du mouvement qui s'intitule évêque de Chouen-tien (1) !

« Il fixe ces deux journées pour notre anéantissement. (C'est un nommé Liao ; M. de Guébriant le connaît sans doute.) Nous verrons bien...

« Toujours sans nouvelle précise du vice-roi Tsen. On dit qu'il a dû passer par Tong-tchouan-fou pour dégager cette ville serrée de très près par les boxeurs et la bande de Liao elle-même.

« Il est certainement à plus d'une semaine d'ici, sans quoi nous entendrions parler de ses mouvements.

« Notre ami Koeï se laisse vivre dans son splendide isolement. La panique est telle dans les cercles

(1) Pékin.

officiels que la plupart des mandarins ont filé en barque dans la direction de Kiating.

« Ceux qui sont en service ici se cachent le plus qu'ils peuvent. Le pauvre Koeï disait l'autre jour, la larme à l'œil, qu'il n'avait plus auprès de lui que quatre ou cinq mandarins fidèles. Triste! triste!

« Le grand homme du jour est le fils de Nié-t'ai, le jeune Tchen-lin; il est venu me voir.

« Tous ces jours-ci il mène les bandits tambour battant dans la banlieue. On se bat continuellement à droite et à gauche, à quelques kilomètres des portes, et c'est ce grand gosse qui organise la victoire... *Cosas de China*, n'est-ce pas?

« Je m'en irai après avoir conféré avec Tsen; je ne puis donc fixer, même approximativement, la date de mon départ puisque je ne sais quand il pourra arriver ici. »

Je patientai encore une dizaine de jours. Puis, l'eau baissant, je me décidai à faire route sans attendre M. Bons d'Anty.

Nombre de coudes m'avaient en effet semblé devoir être pénibles, sans parler du Siao-ki-pei, qui doit être à peu près impossible à passer pour l'*Olry* si on laisse la roche centrale devenir dangereuse.

Notre voyage fut des plus heureux. Nous avions, comme en descendant de Kia-king, pris le *Takiang* à couple.

Le seul danger que nous eûmes à courir fut causé, deux heures après notre départ, par un épais banc de brume qui barra tout à coup la rivière. Il fallut venir



CONSTRUCTIONS A OUAN KIA TO

mouiller à tâtons; heureusement la place n'était pas dangereuse. Ces bancs sont en général l'annonce d'une belle journée; mais il faut soigneusement s'en défier et n'appareiller, si on les redoute, que vers 10 heures du matin.

Le 2 octobre, nous étions à Tchong-king.

Les constructions avaient monté, pas si vite toutefois que je l'aurais voulu.

Après le départ de Marquis, leur direction était restée à notre quartier-maître charpentier Roblet, un excellent homme, adroit et débrouillard, qui fit des merveilles, mais fut un peu timide dans le nombre d'ouvriers à embaucher.

L'ouvrier chinois se paie peu, il est vrai, mais il travaille peu aussi. En réalité il ne faut pas en attendre, à salaire égal, plus de rendement que de l'ouvrier européen.

En outre, et ici je contredirai les idées toutes faites, il est abominablement imprécis et trompeur.

Il faut en rabattre sur l'habileté chinoise. A une époque, il est certain, le Chinois a fait des merveilles; il y a telles constructions, telles sculptures, comme telles porcelaines et telles broderies qui sont des prodiges d'adresse, de patience et de soin.

Cet heureux temps est passé comme celui de nos sculpteurs de cathédrales, dont la vie s'écoulait à parfaire ces dentelles de pierre.

Mais tandis qu'en Europe nous avons gagné en précision mathématique ce que nous avons perdu en art, les Chinois ont, eux, tout abandonné à la fois.

Ce n'est que par une attention de tous les instants et une poigne de fer qu'on arrive à obtenir de l'ouvrage à peu près propre.

J'avais heureusement tout mon temps et je puis dire que pas une pierre n'a été posée sans que je l'aie au préalable vérifiée.

On a beaucoup construit à Ouan-kia-to ; mais on a encore plus démoli peut-être, au grand désespoir de mes entrepreneurs, dont le concert de lamentations accompagnait toujours mes visites à nos établissements.

Durant ce temps on réparait sur l'*Olry* toutes les blessures de la rude campagne que nous venions de faire.

Mes officiers mettaient en ordre leurs travaux de cartes et en tiraient un premier tracé, approximatif, mais utile du moins à nos successeurs.

J'attendis ainsi impatiemment l'annonce de notre remplacement.

Au mois de mai, j'avais demandé à ne pas terminer mes deux ans de commandement. Deux ans et demi en Chine, je pensais que c'était assez. Le commandant en chef avait compris mon désir et approuvé ma demande.

Mais d'un mois à l'autre l'envoi de mon successeur était retardé. Finalement, je sus qu'on ne pouvait guère compter sur son arrivée, ainsi que sur celle des officiers qui devaient relever mon état-major, avant février ou mars.

Pour ne pas rester oisif jusqu'à cet instant, je demandai alors à achever nos travaux hydrographiques, en faisant lever le cours du fleuve jusqu'à Tchong-king.

Nous possédions déjà les données nécessaires pour établir la carte exacte entre Suifou et Tchong-king. Le Fou-ho avait été levé par Monnot durant notre pénible montée. Au-dessous de Sui-fou nous avions les travaux de Monnot et de Plant. A partir de Kia-ting, tout le haut bassin navigable serait ainsi exploré.

Le consul et Marquis étaient revenus trois semaines après nous. Le vice-roi Tsen, enfin arrivé, avait réussi à rétablir un peu de tranquillité. Ce n'était pas cependant que des agitations locales ne se produisissent de temps à autre et ne donnassent de l'inquiétude, mais elles demeuraient sans lien sérieux. Ce n'était plus le grand incendie qui avait failli embraser la province, mais de petits feux de paille dont on avait raison facilement.

Nous avions passé sans accident trop grave le plus dangereux moment, si toutefois on peut s'exprimer ainsi, alors que des milliers d'existences avaient été détruites et qu'on avait saccagé pour plusieurs millions de propriétés.

Le grand mérite en revenait à l'énergique diplomatie de notre consul; mais peut-être puis-je réclamer le très grand honneur d'avoir de mon mieux secondé son action. Et, ce fut sans effusion de sang européen ou chinois, sans coups de fusil, sans rien compromettre de l'avenir. Je puis même affirmer que tous,

jusqu'aux mandarins que j'avais dû parfois un peu malmener en paroles, conservent de moi un souvenir dépourvu de haine.

Le vice-roi Koeï, qui aurait peut-être eu quelques raisons de trouver que je ne l'avais pas ménagé, me faisait porter ses amitiés avant de quitter la province et, de Shang-Haï, où il passa ensuite, me fit envoyer son souvenir...

Du Boucheron et Marquis, Térisse et Monnot, accouplés en deux missions, partirent dans les premiers jours de décembre sur deux jonques.

Ils devaient descendre ensemble jusqu'à Ouan-hien et là se séparer, les premiers revenant à Tchong-king, les seconds descendant le fleuve. J'avais obtenu pour ces derniers l'autorisation de rentrer directement en France.

Nous restions donc seuls, le docteur Negretti et moi, à Ouan-kia-to.

En dépit des bons amis que nous comptions dans la colonie française et même parmi les étrangers, le séjour devenait bien triste et le temps me semblait long.

Je me lançai avec rage dans mes occupations d'architecte. Mes entrepreneurs eurent souvent à souffrir de mes désillusions et de mes humeurs noires, je dois l'avouer.

L'ouvrage en profitait et avançait rapidement.

Sur le sol mis de niveau, ce qui avait demandé sur le côté qui fait face au fleuve un mur de soutènement

d'un mètre d'épaisseur et de dix mètres de haut, en blocs taillés, s'édifie d'abord en bordure la maison des officiers.

Puis, en équerre, un bâtiment comportant deux étages sur rez-de-chaussée en pierre, et d'une vingtaine de mètres de long.

Enfin un atelier où l'on poura faire les réparations plus commodément qu'avec notre petite forge installée sur la berge, dans un hangar provisoire.

Les nombreux ouvriers que nous employons ont amené un mouvement et un commerce inconnus jusque-là à Ouan-kia-to. Aussi la population nous regarde-t-elle maintenant d'un œil sympathique.

Le canton a eu d'autre part, aux derniers examens des mandarins, des succès inusités, et il paraît que, sans nous en douter, nous en sommes la cause.

Sous terre courent en effet des veines, des filons, par où circule la chance ou le malheur.

Les deux meilleurs sont la « veine du Tigre » et surtout la « veine du Dragon ». C'est cette dernière que nous avons mise à jour, en creusant les fonctions de nos édifices et, pour que ce soit plus complet, par le poids de nos constructions nous l'avons fixée.

Il y avait bien, savait-on, trente-deux endroits dans les alentours où pareille chance eût pu se produire, mais où étaient-ils situés? Voilà ce que les Chinois ignoraient et ce que nous avons découvert grâce à nos instruments magiques (lisez niveaux et théodolithes).

Il ne me reste plus qu'un ennemi, je veux dire une ennemie. Mon interprète Tsang l'appelle « la femme Pé ». Nous la connaissions plutôt sous le nom de la mère Burnett.

Elle est la veuve de la main gauche d'un ancien employé des douanes de ce nom qui lui a laissé deux enfants, un fils et une fille.

Les Anglais se sont intéressés au sort de ces deux gamins et, très gentiment, un ancien commandant du *Woodlark* fait élever, paraît-il, le fils à Shang-Haï.

La mère Burnett eût donc été plutôt intéressante, si elle ne se fût mise sur pied de guerre contre nous.

Le vieil Archibald Little, qui est son conseiller intime, l'a probablement engagée à nous tenir la dragée haute au cas où nous lui proposerions d'acheter son terrain, ce qui a été un moment dans nos vues.

J'en ai acquis un autre et elle en est d'autant plus furieuse que nos constructions vont surplomber les siennes d'une douzaine de mètres du côté du fleuve, les masquer entièrement et leur ôter toute chance de pouvoir plus tard trouver d'autres acquéreurs européens.

Aussi, à chaque instant et sous tous les prétextes, se prend-elle aux cheveux avec nos ouvriers, qui en ont une frayeur terrible. Si bien qu'un jour où elle était venue casser leurs marmites, je plaçai un factionnaire en tenue de campagne, baïonnette au canon... avec l'ordre, bien entendu, de ne pas s'en servir.

Mon homme fut superbe dans sa pantomime. Il prit la main de la bonne femme, lui fit toucher sa pointe, mit un doigt sur sa bouche pour lui enjoindre de se taire

et des deux mains fit le geste qui, dans tous les pays du monde, veut dire fiche ton camp!

Ce fut fini des tempêtes de ma voisine.

. . . .

Notre voisin le plus proche était M. Duclos, ingénieur des mines et ancien membre de la mission lyonnaise qui, le premier, avait occupé Ouan-kia-to.

Détenant, pour le compte de la Société française du Se-tchouen, quantité de concessions minières, il attendait et attend encore le moment où il pourra les exploiter.

Mais pour cela il faudrait d'abord que des voies de communications soient créées, que des capitaux suffisants soient réunis pour poursuivre sérieusement les travaux.....

Voici donc un homme d'intelligence, de valeur et d'énergie qui aurait pu et dû réussir sur une autre scène et qui se consume à attendre l'exécution de promesses qu'on a fait briller à ses yeux et dont la réalisation est lointaine, sinon problématique.

Je suis heureux de lui rendre un témoignage public d'estime. Loin de se décourager, il se cramponne à son but, et, pour l'atteindre, fait flèche de tout bois. Au moment de mon départ il installait une verrerie pour faire concurrence, par la meilleure façon du produit, aux vitres de fabrication chinoise. Je lui souhaite de tout mon cœur que tant de persévérance et de ténacité finissent par être récompensés.

En ville, Coffiney bâtissait une maison avec un

magasin installé à l'européenne pour étendre son commerce. Il envoyait en France des échantillons de produits du pays.

Nous rencontrâmes quelques semaines après, en descendant le fleuve, un commerçant de Shang-Haï qui, de son côté, venait essayer d'ouvrir un comptoir.

En somme et, quoi qu'on en ait dit, ce n'est jamais l'initiative individuelle qui manque en France.

Mais ces efforts sont toujours sans lien, le plus souvent manquent des ressources suffisantes pour donner de bonne heure des résultats encourageants, et aussi, il faut bien le dire, les pionniers qui viennent tenter l'aventure sont trop souvent considérés plutôt comme des gêneurs que comme les semeurs de la moisson future.

La fin de janvier nous ramena du Boucheron et Marquis qui avaient terminé et mené à bien leur travail d'hydrographie.

Aucun incident n'avait marqué leur voyage. Ils avaient poussé une pointe de reconnaissance dans la rivière de Fou-tcheou, qu'ils avaient trouvée impraticable à la navigation à vapeur.

Mon successeur, le lieutenant de vaisseau Audemard, arriva peu après.

Nous partîmes en jonque, Negretti, Marquis et moi. Du Boucheron demeura quelques jours encore pour mettre Audemard au courant.

Je serrai une dernière fois la main de tous nos



LE SIN T'AN

amis : Coffiney, Duclos, le docteur Erdinger, le consul Bons d'Anty et les missionnaires de Tchong-king.

Le brave Plant et sa courageuse femme pleurèrent presque lorsque nous nous quittâmes.

Que notre admirable pilote reçoive ici l'expression de ma reconnaissance. Je lui dois d'avoir réussi dans ma tâche.

Le fleuve était bas, les rapides dangereux. Nous passâmes cependant sans la moindre avarie le Sin-long-t'an et le Sin-t'an qui se présentaient dans leur aspect le plus terrible.

A Itchang, après quelques jours d'attente, un fluvial nous ramena à Shang-Haï, où du Boucheron nous rejoignit.

Térisse et Monnot étaient depuis un mois déjà partis pour la France.

Le 6 mai, juste deux mois jour pour jour après avoir quitté Tchong-king, je débarquai à Marseille.

Lorsque je remis le pied sur la terre de France et que je récapitulai, comme je viens de le faire, nos aventures des derniers dix-huit mois, une grande tristesse m'envahit.

De tant de peines, car, je puis l'affirmer, nous en eûmes, quel bénéfice demeure acquis pour la France? Bien peu de chose. J'ai semé, et c'est tout.

Pour que la moisson lève, il faudrait les soins que le bon cultivateur donne à ses champs. Les continuera-t-on? Je ne sais plus.

Ce que je sais bien, c'est qu'à notre tâche, tous, à bord de l'*Olry,* nous nous sommes donnés corps et âme.

La tête n'est rien si les membres sont paralysés. Or, j'ai eu, et c'est beaucoup plus à cela qu'à moi-même que j'ai dû de réussir, j'ai eu, et je veux le dire, dans tous les miens, officiers, équipage, les collaborateurs les plus dévoués et les plus précieux.

C'est donc pour eux plus que pour moi, puisque, en toute vérité, ils peinèrent plus que moi, que je veux en terminant rappeler ce que nous pouvons nous vanter d'avoir accompli.

Nous avons, les premiers de notre pays, conduit dans le haut Yang-tse deux bâtiments à vapeur, alors que les Allemands échouaient et que les Anglais pouvaient déjà se croire au Se-tchouen un monopole; qu'ils le disaient, en tout cas.

Nous nous sommes établis à Tchong-king et à Suifou dans des conditions meilleures que personne, et nos établissements à terre consacrent le droit pour nous de réclamer notre part, le moment venu, des richesses existant en cette province de la Chine.

Nous sommes remontés plus haut que quiconque dans le bief navigable et nous fîmes flotter le pavillon français plus loin qu'aucun autre.

Nous avons levé les cartes du Yang-tse et de ses affluents pour permettre l'accès de cette voie à l'humanité civilisée.

Enfin nous avons contribué à étouffer dans l'œuf un soulèvement qui pouvait engendrer des massacres

et avait déjà causé une nouvelle guerre avec tout son cortège d'horreurs.

Du Boucheron, Marquis, Térisse, Monnot, Plant, et vous aussi, mes pauvres braves marins dont quelques noms sont venus sous ma plume au cours de ce récit, mais qui tous mériteriez la louange pour votre bravoure simple et crâne, vous pouvez vous dire sans crainte : NOUS AVONS FAIT NOTRE DEVOIR.

Et souffrez que votre ancien commandant vous dise à tous : Merci !



ÉTABLISSEMENT DE LA MARINE
A TCHONG-KING

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE IV

SÉJOUR A TCHONG-KING

CHAPITRE V

AU POSTE FRANÇAIS DE TCHONG-KING

CHAPITRE VI

DE TCHONG-KING A SUIFOU

CHAPITRE VII

DE SUIFOU A KIATING

CHAPITRE VIII

DE KIATING A TCHEN-TOU

CHAPITRE IX

TROUBLES ET MASSACRES AU SE-TCHOUEN

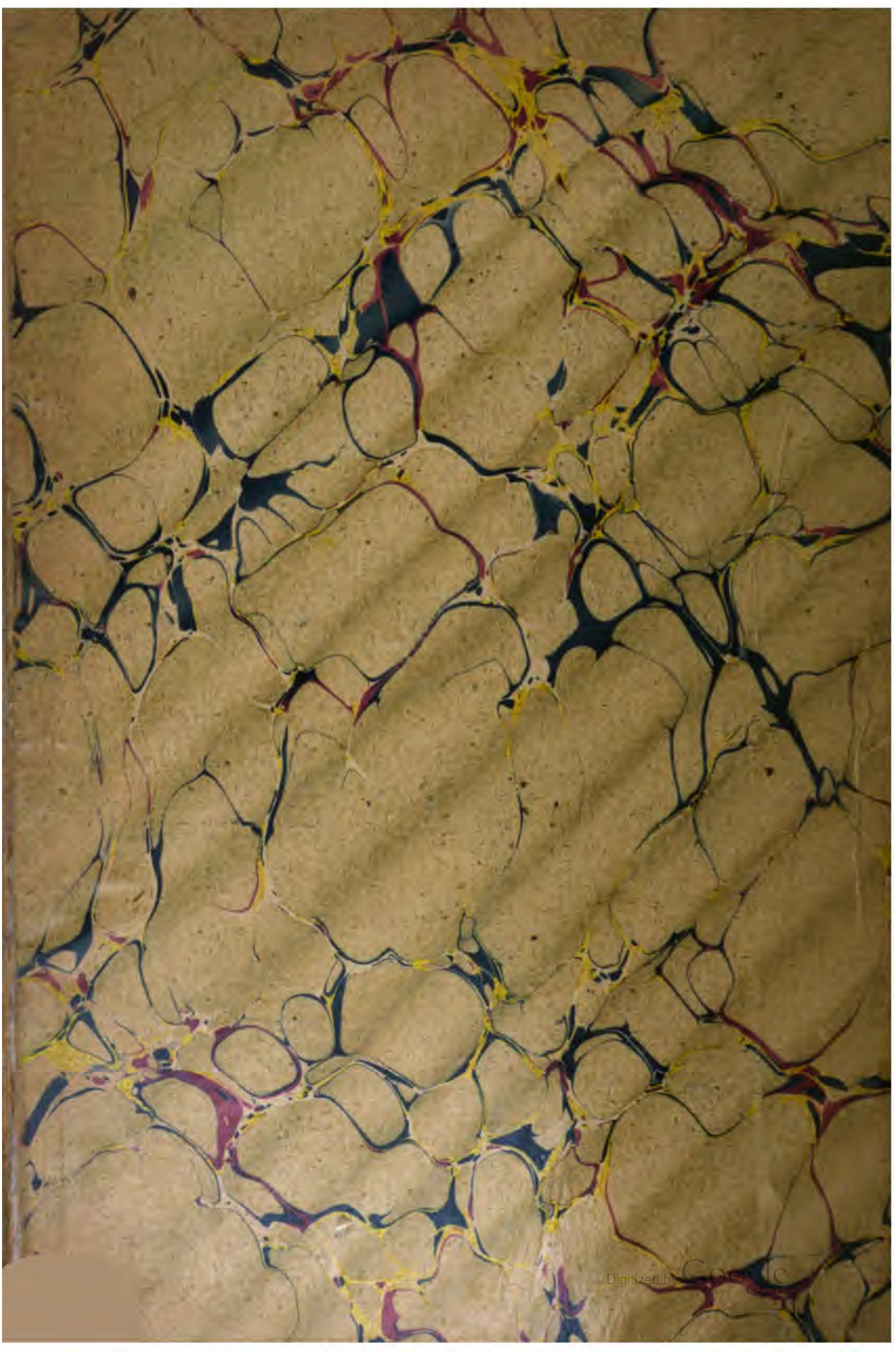
CHAPITRE X

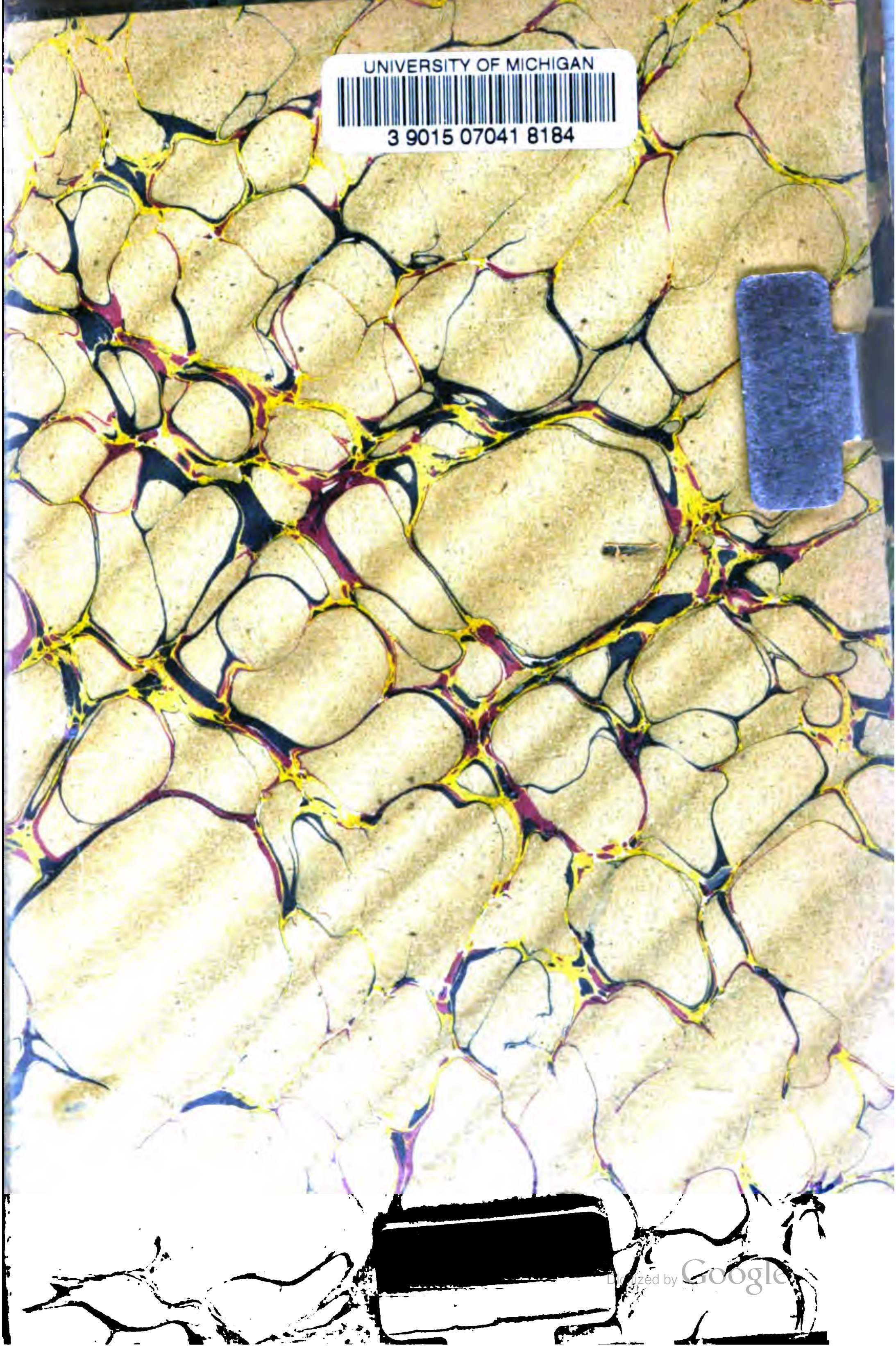
RETOUR A TCHONG-KING



TABLE DES GRAVURES

PARIS
TYPOGRAPHIE PLON-NOURRIT ET Cie
RUE GARANCIÈRE, 8




UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 07041 8184

